UNIVERSITÉ DE BORDEAUX — FACULTÉ DE DROIT

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES SUR ALLÈGES

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue devant la Faculté de droit de Bordeaux
le 4 juillet 1955

PAR

Gérard GILLES

1955
IMPRIMERIE BIÈRE
18 à 22, rue du Peugue
BORDEAUX

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES SUR ALLÈGES

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547308_0066

UNIVERSITÉ DE BORDEAUX — FACULTÉ DE DROIT

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES SUR ALLÈGES

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue devant la Faculté de droit de Bordeaux le 4 juillet 1955

PAR

Gérard GILLES

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

1955
IMPRIMERIE BIÈRE
18 à 22, rue du Peugue
BORDEAUX

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE BORDEAUX

GARRIGOU-LAGRANGE, ✻, ✪ I., professeur d'*Economie politique*, chargé des cours d'*Economie rurale* (Licence et Doctorat), Doyen.
PALMADE, ✻, ✪ I., professeur de *Droit commercial*.
BOYE, O. ✻, ✪ I., professeur de *Droit romain*, directeur honoraire de l'Ecole française de Droit du Caire.
LABORDE-LACOSTE, O. ✻, ✪ I., professeur de *Procédure civile et voies d'exécution*, chargé des cours de *Droit fiscal* (Licence et Doctorat) et de *Procédure civile et d'exécution* (Capacité).
HUBRECHT, ✻, ✪ I., professeur d'*Histoire du droit* (Doctorat), chargé des cours de *Droit romain* (2e année de Licence) et de *Droit civil comparé* (Doctorat).
BRETHE DE LA GRESSAYE, ✻, ✪ I., professeur de *Droit civil*, chargé des cours de *Droit des pays d'outre-mer* (Licence) et d'*Ethnologie juridique* (Certificat de droit et coutumes d'outre-mer).
ELLUL, ✪ A., professeur d'*Histoire du droit*, chargé des cours de *Pandectes* (Doctorat), d'*Histoire sociale* (Doctorat) et de *Philosophie du droit* (Doctorat), Assesseur du Doyen.
DE JUGLART, ✻, ✪ A., professeur de *Droit civil*, chargé des cours de *Droit maritime* et de *Droit aérien* (Licence et Doctorat).
DUVERGER ✪ A., professeur de *Droit constitutionnel et science politique*, chargé des cours de *Droit constitutionnel comparé* (Doctorat) et de *Science politique* (Doctorat).
LAJUGIE, ✪ A., professeur d'*Economie politique et science financière*, chargé des cours d'*Histoire des doctrines économiques* (Doctorat) et d'*Economie d'outre-mer* (Certificat de droit et coutumes d'outre-mer).
PERRET, professeur de *Droit civil*, détaché au Caire.
ROUQUET LA GARRIGUE, professeur d'*Economie politique*, chargé d'un cours de *Techniques statistiques* (Doctorat).
MERIGOT, ✻, professeur d'*Economie politique*, chargé d'un cours de *Théorie économique approfondie* (Doctorat) et d'*Economie régionale du Sud-Ouest* (Licence et Doctorat).
AUBY, professeur (Droit public), chargé d'un cours de *Droit administratif approfondi* (Doctorat) et d'un *Cours de droit public* (Capacité).
MERLE, professeur (Droit international public), chargé d'un cours de *Droit public d'outre-mer* (Certificat de droit et coutumes d'outre-mer).
ROBINO, professeur de *Droit civil*.
FRIEDEL, agrégé (Droit privé), affecté à Fort-de-France.
GUGLIELMI, agrégé (Economie politique), affecté à Fort-de-France.
LAVIGNE, agrégé (Droit public), affecté à Fort-de-France.
ROUXEL, chargé de cours (Droit romain et Histoire du droit).
Mlle FOURNIER, ✪ A., chargée de cours (Droit privé).
THAMAR, chargé de cours (Droit romain et Histoire du droit), affecté à Fort-de-France.
DERRUPPE, chargé de cours (Droit privé).
THIERRY, chargé de cours (Droit public).
SUBERVIE, chargé de cours (Droit civil capacité).
LENOAN, chargé de cours (Economie politique).
TREILLARD, assistant de *Droit privé*.

COMMISSION DE LA THÈSE

Président	M. le professeur de JUGLART.
Suffragants	M. le professeur LABORDE-LACOSTE.
	M. le professeur MERIGOT.

INTRODUCTION

Parler de la manutention des marchandises transportées par mer, c'est évoquer, chez la plupart des hommes, la vision de ports où les navires, rangés le long des quais, embarquent et débarquent leur cargaison à l'aide de grues ou de leurs mâts de charge. Cependant, si cette image correspond bien à la réalité, elle n'en dévoile qu'une partie ; partie importante, certes, car alors les opérations commerciales peuvent être effectuées dans les meilleures conditions de rapidité et de sécurité.

Mais il se peut aussi que diverses raisons empêchent les navires d'aller à quai. Ils doivent alors soit mouiller en rade ou en rivière, soit s'amarrer sur coffres ou bouées. La marchandise — et quelquefois les passagers — sont obligatoirement transbordés du navire à terre, ou de terre au navire, dans des embarcations de types très variés que l'on désigne sous le nom générique d'allèges.

Dans la plupart des cas, l'utilisation des allèges se place soit en début, soit en fin de voyage. Mais il advient que des raisons connues d'avance ou des événements imprévus rendent nécessaire l'emploi de ces moyens, en cours de transport maritime.

L'embarquement et le débarquement des marchandises transportées par hydravion supposent toujours l'intervention des allèges puisque, pour ce genre d'aéronef, il n'est pas possible de réaliser un accostage permettant des manipulations directes de terre à bord.

L'objet de la présente étude est le transport sur allèges. Nous le restreindrons au transport sur allèges considéré comme l'accessoire d'un transport maritime principal de marchandises. Nous laisserons volontairement de côté les transports fluviaux ou maritimes qui précèdent ou suivent le transport maritime principal. Ces transports, bien qu'ils s'exécutent sur des embarcations du même type que les allèges, font l'objet de contrats de transport autonomes et sortent ainsi du sujet proposé.

Mais avant d'aborder les problèmes juridiques qui se posent dans ce domaine, nous pensons qu'il est intéressant de mettre en relief les raisons d'être du transport sur allèges ; aussi passerons-nous en revue les principaux cas où ce mode de manutention est pratiqué, tout en montrant les différentes catégories d'allèges que l'on rencontre habituellement dans les ports.

Section 1

QUAND UTILISE-T-ON LES ALLEGES ?

Les cas où les navires utilisent des allèges pour l'embarquement et le débarquement de leur cargaison sont très nombreux et variés. Ils peuvent, en gros, se classer en trois catégories :

— les cas où les conditions géographiques ou l'insuffisance des installations portuaires empêchent matériellement les navires d'aller à quai ;

— les cas où l'interdiction d'aller à quai résulte soit d'un règlement impératif, soit des usages ou de l'organisation interne des ports ;

— enfin, les cas où l'intervention des allèges est décidée en toute liberté par le capitaine, l'agent de la compagnie ou le consignataire du navire, après comparaison des avantages et des inconvénients de ce procédé de manutention.

Dans la première catégorie de cas, se placent les opérations effectuées dans les ports dont les accès ne sont pas assez larges ou pas assez profonds pour permettre le passage des navires avec une sécurité suffisante. La présence de barres de sable ou de corail au large des côtes est souvent une cause d'emploi d'allèges, puisque les navires ne peuvent, en principe, les franchir, et doivent, par conséquent, mouiller à l'extérieur de ces barres. Entrent également dans cette catégorie les opérations dans les ports dont l'infrastructure insuffisante se traduit le plus souvent par une trop faible profondeur d'eau le long des quais ou des appontements [1]. Presque toujours, des ports en eau profonde et possédant des voies d'accès convenables, sont techniquement réalisables. Mais de grands travaux d'aménagement, de construction et de dragage nécessitant des financements considérables seraient indispensables. Ces grands travaux sont à envisager ou à repousser suivant les perspectives du trafic et de l'économie de chaque port considéré [2]. Des travaux plus modestes sont par-

1. C'est le cas de Port-Gentil, au Gabon, dont la rade est très bien protégée par la presqu'île du cap Lopez. Il y existe seulement un petit wharf qui permet l'accostage des allèges à marée haute et sur lequel quatre grues suffisent aux manutentions nécessaires.

2. Depuis la deuxième guerre mondiale, de grands travaux ont permis au port d'Agadir, au Maroc, de recevoir à quai, dès 1951, tous les navires de type courant. Des travaux beaucoup plus considérables encore, entrepris à Abidjan, permettront, à partir du mois d'août 1955, l'accostage des navires. Ils ont été décidés compte tenu de l'essor économique escompté des régions desservies par ces ports.

Par contre, le modeste wharf de Pondichéry, détruit en 1952 par un cyclone, n'a même pas été reconstruit, en considération d'une situation économique et politique de plus en plus inquiétante.

fois entrepris dans le dessein limité d'atténuer certains inconvénients ou d'augmenter la sécurité des navires [3].

Dans la deuxième catégorie de cas, nous nous trouvons en présence de ports parfaitement outillés pour recevoir à quai les navires qui les fréquentent habituellement et, par conséquent, pour permettre des opérations commerciales normales. Mais des règlements portuaires, des usages solidement établis, ou encore l'organisation interne des docks interdisent les accostages. C'est ainsi que les règlements des ports interdisent généralement la venue à quai des navires transportant des quantités non négligeables de marchandises explosives ou inflammables. Dans certains grands ports, tels que ceux de Londres ou de Hambourg, les entrepôts sont disséminés sur des surfaces considérables, ou sont spécialisés dans la réception de marchandises classées par nature, par chargeurs ou par destinataires; l'emploi des allèges s'impose.

Dans la troisième catégorie de cas, au contraire, l'embarquement ou le débarquement sur allèges résulte d'un libre choix du capitaine ou du représentant de la compagnie, après recherche du mode de manutention le plus rentable — ou le moins onéreux — compte tenu des circonstances. Il s'agit, par exemple, d'éviter la longue attente d'une place à quai, d'activer les opérations en travaillant simultanément du côté du quai et du côté du large, d'éviter une manœuvre non indispensable, ou encore de ne pas payer des frais et taxes hors de proportion avec la recette de l'escale.

A côté des cas entrant dans ces trois catégories, il faut envisager l'éventualité, d'ailleurs exceptionnelle, où l'utilisation des allèges a pour but de remettre à flot un navire échoué.

L'étude succincte de ces différentes utilisations des allèges, illustrée par quelques cas particuliers, permettra de mieux saisir le rôle économique de ces embarcations qui rendent de si précieux services dans le transport des marchandises par mer.

Nous adopterons un plan fondé sur la classification précitée :

— Utilisation des allèges résultant de conditions géographiques et portuaires ;

— Utilisation des allèges résultant de règlements et d'usages ;

— Utilisation des allèges résultant de la recherche d'un meilleur résultat de l'escale ;

— Utilisation des allèges pour remettre à flot un navire échoué.

3. Les dragages effectués en 1954 dans le chenal d'accès au port de Tourane permettent le passage en toute sécurité des petits caboteurs qui, auparavant, talonnaient bien souvent sur un haut-fond, à mi-marée ou même à marée haute.

Sous-section I

Utilisation des allèges résultant des conditions géographiques et portuaires.

Les conditions qui déterminent l'emploi des allèges peuvent se rapporter à des éléments géographiques intéressant les abords immédiats des ports ou des zones un peu éloignées, ou à des éléments qui caractérisent les ports eux-mêmes.

Nous étudierons successivement les situations suivantes :

— Etat lagunaire des abords des ports ;
— Présence de barres ;
— Manque d'eau le long des quais ;
— Absence d'infrastructure portuaire.

1. *Etat lagunaire des abords des ports :*

Dans de nombreux ports secondaires dont les perspectives économiques ne justifient pas de grands travaux d'amélioration, les voies d'accès sont d'une largeur ou d'une profondeur insuffisante pour laisser passage aux navires de types courants dans des conditions de sécurité acceptables.

Citons, comme exemple illustrant cette catégorie de ports, celui de Tourane [4]. Ce port est situé à l'embouchure d'une rivière qui se jette au fond d'une magnifique rade. Il est malencontreusement placé à l'endroit de la rivière où la profondeur d'eau est la plus faible [5], mais, toutefois, accessible aux petits caboteurs. Pour accéder à la rivière dont le lit est assez profond, les navires doivent emprunter un chenal étroit, creusé dans les fonds les plus hauts de la rade, au voisinage immédiat de bancs de sable découverts à marée basse ; seuls les navires calant moins de quatre mètres peuvent l'utiliser à marée favorable. Un bon tiers

4. Port situé sur la côte du centre Viet-Nam, à mi-chemin entre Saïgon et Haïphong. Au cours des cinq dernières années, il a connu, à cause des opérations militaires, une activité de l'ordre de 200 000 tonnes par an. Dès avant la guerre, son trafic annuel atteignait 100 000 tonnes.

5. L'appontement privé d'une importante maison de commerce française, destiné à recevoir des jonques de riz, est à l'origine du port. Des travaux d'amélioration ont été effectués en 1942-1943 par les forces d'occupation japonaises. Plus tard, les Travaux publics français d'abord, puis vietnamiens ensuite, ont entrepris au même endroit des travaux assez importants pour allonger les quais et augmenter sensiblement la surface du terre-plein. Le long des quais, la profondeur d'eau est de l'ordre de 3,50 m à marée haute, alors que cette profondeur dépasse 5 mètres le long d'appontements privés situés à quelques centaines de mètres en amont du port.

du trafic du port de Tourane s'effectuait encore en 1954 [6] par des navires caboteurs du type « Park » tirant couramment six mètres, et par des longs-courriers du type « Liberty » dont le tirant d'eau peut atteindre huit mètres. Ces navires doivent donc mouiller en rade, à une certaine distance de l'entrée du chenal qui varie avec leur tirant d'eau, la présence d'autres navires au mouillage et leur rayon d'évitage [7].

Les marchandises embarquées ou débarquées en rade sont transbordées sur des allèges — chalands ou jonques — qui empruntent le chenal d'accès au port et couvrent une distance de l'ordre de trois milles.

Une situation analogue explique l'emploi d'allèges à Mazagan [8] où un chenal peu profond ne permet que le passage de navires n'excédant pas trois mètres de tirant d'eau. Des travaux, actuellement en cours, permettront d'ici quelques mois la remontée de navires calant jusqu'à cinq mètres [9].

Sur la côte nord de Java, ainsi que dans le nord des Célèbes, l'extrême platitude du rivage sablonneux oblige les navires de tonnage moyen à mouiller à plusieurs milles en mer et à utiliser des allèges pour leurs opérations commerciales. Seuls, les très petits caboteurs, les jonques et les allèges peuvent atteindre les installations portuaires [10].

Dans certaines régions, la profondeur d'eau au voisinage des ports est si faible que la totalité du trafic passe par les allèges. A Mogador, par exemple, les installations portuaires se limitent à un abri à barcasses permettant seulement d'y placer les allèges. Cet abri est un simple plan d'eau d'une superficie de deux hectares, formé par deux jetées convergentes et dont la profondeur

6. Depuis deux ans, les petits caboteurs pouvant remonter jusqu'au port ont vu leur trafic s'accroître aux dépens des navires qui doivent mouiller en rade.

7. Sur rade, les navires mouillent en général une seule ancre. Sous l'effet du vent et du courant, ils peuvent décrire un cercle centré sur la verticale de l'ancre et dont le rayon est approximativement égal à la longueur de la chaîne mouillée majorée de celle du navire. Ils peuvent donc rarement s'ancrer à moins de trois cents mètres des hauts fonds (ou des autres navires qui décrivent également leur cercle d'évitage).

8. La rade de Mazagan, bien abritée par un épi naturel, est propice aux opérations sur allèges. La mer y est moins mauvaise qu'ailleurs au Maroc. Malheureusement, la mauvaise tenue des fonds en fait un mouillage assez dangereux et, certains jours d'hiver, le travail sur allèges doit être stoppé car les navires sont dans l'obligation d'appareiller. En moyenne, le trafic sur allèges peut s'effectuer 300 jours par an.

9. Ces travaux bloquent actuellement le chenal et provisoirement tout le trafic doit s'effectuer sur allèges.

10. Le trafic des ports de ces côtes n'est pas toujours de faible importance. C'est ainsi que, récemment encore, le port de Sémarang manipulait, sur allèges, plus d'un million de tonnes par an. Ce trafic justifie d'ailleurs les travaux en cours qui porteront la profondeur des voies d'accès et du plan d'eau du port à cinq mètres au lieu de trois.

n'excède guère un mètre à basse mer [11]. Les navires doivent mouiller en rade foraine à plus de cinq cents mètres de l'abri à barcasses.

A Madagascar, le port de batelage de Morondava est si peu profond que les allèges s'y échouent à marée basse.

Citons encore le cas d'un autre port de l'Union française, Fort-de-France, dont une partie seulement, concédée à une importante compagnie de navigation, comporte des quais en eau profonde. Le reste du port, mis à la disposition des autres armements, est inaccessible aux navires [12].

2. *Présence de barres :*

Certaines côtes sont longées par des barres qui constituent de très sérieux obstacles naturels à la navigation, non seulement par le relèvement du fond qui réduit la profondeur d'eau mais aussi parce qu'elles provoquent la formation de rouleaux qui deviennent énormes dès que le temps fraîchit, et des creux pouvant dépasser trois mètres [13].

Les barres peuvent être de sable ou de corail.

Les barres de sable s'observent le long des côtes très sablonneuses et à pente douce. Lorsque la houle, après avoir déferlé sur la plage, revient vers la mer sous l'effet de la pesanteur, elle transporte vers le large une partie du sable qu'elle a agité. Il existe une zone où ce sable tend à s'accumuler en formant une sorte de dune sous-marine qui croît jusqu'à ce qu'elle atteigne une hauteur où elle est ravagée par la houle. Si une première barre s'est formée, elle peut avoir pour effet de déterminer à son tour un nouveau transport de sable vers le large, d'où formation d'une nouvelle barre parallèle à la première si la pente sous-marine reste assez douce [14].

Dans les mers du Sud, on observe souvent des barres de corail qui constituent, le long des côtes, des barrières infranchissables.

11. Des terres-pleins nus, destinés à entreposer les céréales avant leur embarquement, sont disposés sur trois côtés de ce plan d'eau.

12. La Compagnie générale transatlantique et la Chambre de commerce sont concessionnaires des quais en eau profonde. Les autres compagnies disposent seulement d'une plage de 1 000 m² et d'un plan incliné permettant d'accéder à un magasin municipal. Tous les navires qui n'appartiennent pas à la Compagnie générale transatlantique ou qui ne sont pas consignés par elle doivent utiliser des allèges.

13. La profondeur des creux diminue d'autant la profondeur d'eau sous la quille des navires. Ce fait est à prendre en considération pour savoir si un navire peut franchir une barre.

14. Les barres peuvent également être dues à des apports fluviaux. Elles peuvent aussi comporter des passes ou chenaux creusés par le courant des rivières. Au large de Dông-Hói, petit port situé sur la côte du centre Vietnam à cent trente mille au nord de Tourane, se trouvent cinq barres de sable parallèles dans lesquelles le courant d'une rivière a creusé une passe.

Cependant, certaines de ces barrières comportent des passes que de petits navires ou, le plus souvent, de simples allèges ont du mal à franchir.

Les barres de corail constituent le plus souvent des obstacles à la navigation, plus redoutables encore que les barres de sable (par beau temps, celles-ci ne provoquent pas de rouleaux et ne posent alors que le problème d'une profondeur d'eau réduite, problème résolu par les petits navires).

A Madagascar, le récif corallien forme des tables parallèles sur la côte est. Au large de Manakara, par exemple, il se compose de trois rangées : la première, distante du rivage d'un quart de mille, la seconde, d'un demi-mille, la troisième d'un mille environ. Les récifs affleurent à la surface de la mer ; il existe cependant des couloirs naturels qui ont été balisés et dans lesquels passent remorqueurs et allèges. La profondeur moyenne des deux premières passes est d'une dizaine de mètres, mais celle de la troisième atteint à peine quatre mètres. A l'extérieur de cette troisième barre, les fonds varient entre quinze et vingt mètres. La houle de fond, en venant s'écraser contre ce mur vertical d'une douzaine de mètres de haut, produit de puissants remous et un rouleau qui est très difficile à franchir dès que le temps fraîchit. Ce rouleau peut atteindre cinq à six mètres de hauteur et déferle sur une distance de près de cent mètres [15].

Les barres de sable et de corail sont très nombreuses.

Parmi les plus connues se trouve la grande barre de sable qui longe la côte occidentale d'Afrique, au large du Togo, du Dahomey et de la Côte d'Ivoire. Le déferlement produit par l'ample houle rend impossible tout franchissement de cette barre par des navires, même de faible tonnage. La côte de Coromandel — côte orientale des Indes — est également longée par une barre de sable située à un quart de mille du rivage.

Certaines barres peuvent être franchissables par des navires de faible tirant d'eau [16].

15. Les barres de corail les plus difficiles à franchir sont celles de la côte sud-est (telles que celles de Manakara, de Mananjary et de Farafangana). Madagascar possède également des barres de sable sur la côte ouest.

A Farafangana, la passe est habituellement si mauvaise que les allèges, sortes de chaland de bois de 10 tonnes, ne sont chargées qu'à 5 tonnes.

Les barres de la côte ouest, bien que moins dures que celles de la côte est, n'en sont pas pour cela commodes à franchir. La barre de Morondava (côte sud-ouest) est caractéristique à cet égard. Récemment, alors que deux chalands de la Société d'entreprises maritimes de Madagascar rentraient au port par forte barre et vent du suroît, le deuxième chaland, porté par la lame, s'est jeté sur le gouvernail de celui qui le précédait. Son étrave s'est déchirée sur 40 cm tandis que le gouvernail était arraché.

16. Reprenons l'exemple des barres de Dông-Hói. Jusqu'en 1950, les cinq barres parallèles qui s'échelonnent sur une profondeur d'un mille, n'étaient franchissables que par des jonques ne calant guère plus de deux mètres et seulement en mousson d'été. Les plus grosses jonques et les navires caboteurs devaient débarquer, à

Quand les barres sont infranchissables, elles rendent inhospitalières les côtes qu'elles longent. Cependant, quand l'arrière-pays possède un potentiel économique important, des travaux peuvent être entrepris pour permettre les embarquements et les débarquements de marchandises.

Dès la fin du XIXe siècle, les administrations responsables du Togo, du Dahomey et de la Côte d'Ivoire ont cherché à résoudre le difficile problème du franchissement de la barre. La solution adoptée a été la construction de wharfs, sortes de jetées perpendiculaires à la côte, assez longues pour enjamber la barre et terminées du côté du large par une plateforme comportant des grues. Les navires mouillent au large, à quelques centaines de mètres de l'extrémité des wharfs. Des allèges font la navette entre les navires et la plateforme. Sur le wharf, les marchandises sont amenées ou évacuées par un chemin de fer à voies multiples.

Parmi les wharfs encore en service, les plus connus sont ceux de Cotonou [17] et de Lomé [18].

l'extérieur de ces barres, sur de petites jonques servant d'allèges. Fin 1950, une très forte crue du Nhat Lê, rivière qui se jette dans la mer à Dông Hôi, eut pour conséquence le creusement d'un chenal sinueux dans cet ensemble de barres. Au cours de l'été 1951, un caboteur de l'armement Denis Frères, commandé par un marin connaissant parfaitement les parages, entra dans la rivière avec un tirant d'eau de plus de trois mètres, inaugurant toute une série d'entrées par la plupart des autres petits caboteurs de la flotte indochinoise.

Depuis 1951, la passe reste franchissable, mais change d'emplacement à chaque mousson de nord-est (hiver). Tous les navires calant plus de 3,50 m doivent utiliser des allèges; jonques de cinq à vingt-cinq tonnes, qui peuvent faire la navette entre le mouillage des navires et la ville, avec des risques mesurés, pendant cinq mois de l'année.

De nombreuses barres de sable et de corail sont franchissables, au large de Bornéo, par les caboteurs calant au plus trois mètres, et qui, par conséquent, peuvent atteindre des ports tels que Bandjermassin et Pontianak. Elles sont pratiquement infranchissables le long des côtes sud de Java et de Sumatra où les ports sont rares, par suite de la force du déferlement de la houle.

17. Le wharf de Cotonou est un ouvrage de 404 mètres de long, comportant une passerelle de 221 mètres de long et de 16 mètres de large, et un embarcadère de 164 mètres de long sur 30 mètres de large desservi par trois voies ferrées d'un mètre reliée au réseau de chemin de fer du Bénin-Niger, et équipé de dix grues dont une de vingt tonnes, trois de dix tonnes et six de 3 tonnes. Le trafic moyen de ce wharf est de 160 000 tonnes par an, dont 40 % à l'embarquement et 60 % au débarquement. Depuis deux ans, le tonnage à l'export tend à dépasser celui de l'import.

18. Le premier wharf de Lomé, construit par les Allemands, date de 1904. Jugé insuffisant par les Français, il a été abandonné et, en 1928, entrait en service le wharf actuel. Il mesure 420 m de long et enjambe la barre à 5 ou 7 mètres au-dessus du niveau de l'eau suivant la marée. Son extrémité comporte une plateforte comprenant six grues dont deux de 10 tonnes et quatre de 3 tonnes. Des travaux sont en cours pour rallonger l'ouvrage de 45 mètres et placer deux nouvelles grues, une de 10 tonnes et une de 3 tonnes. En 1953, ce wharf a manipulé 116 000 tonnes dont 63 000 à l'export et 53 000 à l'import, pour 353 touchées de navires. Il peut assurer un trafic journalier de 600 à 1 200 tonnes.

A titre d'exemple, donnons quelques indications sur celui qui desservait naguère le port d'Abidjan.

En 1901, le premier wharf métallique de Grand-Bassam fut construit. En 1910, il permettait déjà d'exporter plus de vingt-sept mille tonnes de marchandises. En 1923, le second wharf de Grand-Bassam entrait en service pour remplacer le premier, hors d'usage. Il apparut bien vite que ce deuxième wharf serait insuffisant. C'est alors que la construction du troisième wharf fut entreprise. On choisit, pour emplacement, Port-Bouët — plus proche d'Abidjan que Grand-Bassam — afin d'éviter une rupture de charge entre le wharf et le chemin de fer. Il entra en service en 1931 et son importance ne cessa de grandir au détriment de celui de Grand-Bassam, jusqu'en 1951.

Le wharf de Port-Bouët consistait en un appontement de deux cent dix mètres de long et de treize mètres de large. A son extrémité se trouvait un débarcadère de cent trente mètres de long sur trente-deux mètres de large, portant huit grues de cinq tonnes, deux grues de dix tonnes et une grue de vingt tonnes. A la racine, deux appontements de flanc-garde protégeaient le tablier principal des chocs dus aux grumes flottantes. La voie ferrée, reliant le débarcadère à Abidjan, passait par un pont flottant sur la lagune Ebrie. Les allèges — des « boats » — allaient et venaient entre les navires mouillés à quelques centaines de mètres du wharf et le débarcadère.

Les passagers débarquaient au moyen du pittoresque procédé du « panier [19] » : une nacelle en bois, comportant deux anses qui se rejoignent à leur sommet et reliées à un anneau, contient quatre passagers qui sont assis sur des banquettes. On passe le crochet du palan du navire dans l'anneau et le panier est traité comme une palanquée de marchandises. Quand il arrive au-dessus du boat, il s'immobilise et le treuilliste doit faire en sorte qu'il atterrisse bien dans l'allège, le moins brutalement possible. Quand un boat a sa charge — soit le contenu de quatre ou cinq paniers — il est pris en remorque par une chaloupe qui le conduit au débarcadère.

Les perspectives très encourageantes du port d'Abidjan ont décidé le gouvernement de la Côte d'Ivoire à entreprendre les travaux nécessaires à l'entrée des navires dans la lagune, puis à leur accostage à des quais en eau profonde [20].

Il a d'abord fallu procéder au percement du cordon littoral, large d'environ deux kilomètres, pour faire communiquer la mer

19. Encore utilisé à Lomé.

20. Les Anglais ont entrepris, pour les mêmes raisons, la construction d'un port moderne à Madras, où tous les navires peuvent venir à quai après franchissement de la barre qui longe la côte de Coromandel.

à la lagune [21], puis au dragage d'une passe dans la barre. Ces grands travaux ont abouti au percement du canal de Vridi, long de deux mille sept cents mètres et dont la largeur est de trois cent soixante-dix mètres au niveau de l'eau, de trois cents mètres à la cote (— 10), et de deux cents mètres au fond, soit à la cote (— 15). Les berges du canal se terminent par deux jetées, dont l'une protège le canal de la houle venant du sud-ouest, l'autre guidant convenablement le courant de flot. La largeur du canal, à son débouché en mer, est beaucoup plus faible que dans sa partie courante et n'atteint qu'une centaine de mètres à la partie la plus étroite. Ce rétrécissement est destiné à lutter contre l'ensablement du canal, en accroissant la vitesse de l'eau à marée descendante [22].

La mise en service du canal de Vridi date de février 1951. Depuis cette date, tous les navires fréquentant habituellement Abidjan peuvent entrer dans la lagune, et mouiller par fonds de quinze mètres, non loin du quai de batelage où se fait la quasi-totalité du trafic [23]. Ces quais, mesurant cinq cent vingt mètres de long, offrent un tirant d'eau de trois mètres.

L'entrée des navires dans la lagune n'a pas supprimé l'acconage sur allèges. Mais celui-ci est effectué maintenant par quatre entreprises privées, dans des conditions incomparablement plus aisées et offrant beaucoup plus de sécurité que celles où s'effectuait naguère le trafic entre les navires mouillés en rade foraine et les wharfs de Grand-Bassam et de Port-Bouët [24].

La situation actuelle n'est que très provisoire. L'accostage de tous les navires aux quais en eau profonde de Petit-Bassam — cote (— 10,50) — prévu pour le mois d'août 1955, rendra inutile l'emploi des allèges.

3. *Manque d'eau le long des quais :*

Parfois, la profondeur d'eau le long des quais ou des appontements n'est pas suffisante pour permettre l'accostage des navires ; ou bien, si l'accostage était à la rigueur possible à marée haute, la coque travaillerait trop à l'échouage de basse mer. Les allèges servent alors aux opérations habituelles, soit

21. En arrière de la plage s'étend une lagune de 300 kilomètres de long, séparée de la mer par un cordon littoral de quelques kilomètres de large. A Abidjan, cette lagune forme un remarquable plan d'eau de 400 hectares, dont les fonds varient de 15 à 25 mètres. L'idée de percement du cordon littoral pour permettre aux navires d'entrer dans la lagune a été émise pour la première fois en 1899. Un premier essai de percement a eu lieu en 1907.

22. Pour plus de détail, *cf.* l'album de l'A.O.F. de décembre 1951, et le très intéressant article de l'ingénieur Millier.

23. A l'exception des bananes, des bois et des produits pétroliers.

24. Depuis l'entrée des navires dans la lagune, les wharfs de Port-Bouët et de Grand-Bassam sont devenus inutiles. Ils sont en cours de démontage.

pour la totalité du tonnage à manipuler, soit pour alléger les navires qui peuvent accoster le quai après un délestage plus ou moins important.

Cette situation est, exceptionnellement, celle de certains ports modernes, tels que ceux d'Agadir où les navires calant plus de neuf mètres ne peuvent pas venir à quai, de Gênes, d'Alger, de Goteborg, etc... Mais dans ces ports, seuls les gros navires, dont les touchées sont relativement rares, doivent mouiller en rade ou s'amarrer sur coffres, et par conséquent utiliser des allèges pour effectuer leurs opérations commerciales.

Par contre, cette situation est presque la règle dans les ports secondaires ou même dans certains ports actifs de pays sous-développés [25].

Toutefois certains pays, pourtant fort bien équipés dans l'ensemble, pratiquent l'acconage sur allèges dans la plupart de leurs ports. C'est ainsi qu'au Japon, sur les quatre-vingt-sept ports principaux, les opérations à quai ne sont pratique courante que dans une trentaine d'entre eux ; dans tous les autres, l'emploi des allèges est la règle et 40 % du trafic portuaire total japonais utilise ce mode de manutention.

Ailleurs, on a pu améliorer la situation des ports en entreprenant des travaux de dragage le long des quais [26], travaux plus ou moins importants suivant les perspectives d'activité. Depuis 1951, tous les navires qui font escale à Djibouti peuvent accoster les nouveaux quais [27]. De même, à Bathurst, la construction du wharf du gouvernement de la Gambie a fait perdre tout intérêt au transport sur allèges. Des travaux destinés à permettre l'accostage des navires de type courant sont en cours à Colombo (Ceylan) et à Lattaquié (Syrie). Dans cette catégorie de ports, où l'acconage sur allège est de moins en moins pratiqué, les entreprises de manutention ou les agents et consignataires des compagnies maritimes ne peuvent plus se permettre d'entretenir un matériel flottant susceptible d'être désarmé pendant de longues semaines ou de longs mois. Les armateurs préfèrent ne mettre, sur les lignes touchant ces ports, que des navires susceptibles d'aller à quai [28].

25. En Indonésie, sur 250 ports, seuls les neuf principaux (Djakarta, Tjilojap, Smalaja à Java, Belawan-Déli, Palembang, Pandjang à Sumatra, Makassar et Bitung aux Célèbes et Ambon dans les Moluques) possèdent des quais offrant plus de 5 mètres de tirant d'eau à toute marée.

26. La profondeur des dragages le long des quais est limitée par diverses considérations techniques et, en particulier, par la profondeur des fiches qui soutiennent les ouvrages. Un dragage profond peut nécessiter la construction de nouveaux quais avec des fiches s'enfonçant plus profondément dans le sous-sol.

27. Avant 1951, la quasi-totalité du trafic du port de Djibouti s'effectuait au moyen des allèges de la Compagnie maritime de l'Afrique Orientale.

28. C'est la raison pour laquelle il y a actuellement très peu d'allèges dans certains ports secondaires du Brésil, tels que Parangua, Recife, Bahia, Rio-Grande-Del-Sul, Cabadelo, etc...

Signalons enfin un cas spécial d'emploi d'allèges assez exceptionnel. Il peut arriver que, compte tenu de la profondeur d'eau le long d'un quai et de la hauteur de la marée, un navire ne puisse pas accoster exactement contre le quai, mais qu'il ait assez d'eau à trois ou quatre mètres de celui-ci. Le navire peut s'amarrer au quai, mais avec une allège [29] placée entre lui et ce quai. La position du chaland est dite « en tableau ». Les marchandises sont alors débarquées ou embarquées sur l'allège qui sert de plateforme de relai. Il n'y a pas à proprement parler de transport sur allège, puisque celle-ci n'a aucun déplacement à faire ; il y a seulement utilisation d'allège.

4. *Absence d'infrastructure portuaire :*

Dans certains ports peu importants, il n'existe ni quais, ni simples appontements de bois. Parfois même, les entrepôts font défaut. Pour embarquer et débarquer les marchandises, il ne peut être envisagé d'autre moyen que des allèges qui viendront s'échouer sur la plage ou la berge, à sec ou dans quelques décimètres d'eau. Les manipulations sont effectuées à dos d'hommes, à moins qu'il ne s'agisse de véhicules qui sont tirés ou poussés sur un plan incliné, ou qui se déplacent par leurs propres moyens. L'absence totale d'équipement remet en vigueur les procédés de manutention déjà en usage dans l'Antiquité.

Citons deux exemples caractéristiques : le port de Dông Hói et celui de Pondichéry.

Le port de Dông Hói n'est accessible qu'aux petits caboteurs, aux jonques et aux allèges servant à l'acconage des navires mouillés en rade foraine. Les petits caboteurs et les grosses jonques mouillent en rivière et débarquent ou embarquent leurs marchandises sur des allèges qui s'échouent sur la petite plage de sable de mille mètres carrés qui tient lieu de port [30].

29. On choisira une allège résistante — par exemple un chaland de fer muni de bonnes défenses — car, sous l'effet du vent ou de tout autre cause susceptible de provoquer des mouvements latéraux du navire, elle peut se trouver coincée entre celui-ci et le quai. Cette pratique ne concerne d'ailleurs jamais les navires de fort tonnage.

30. Faute d'entrepôts, les marchandises sont entassées pêle-mêle sur la plage. Les formalités de douane et la livraison doivent s'opérer avant la pleine mer (pour éviter l'inondation partielle de la plage) et avant la nuit (puisqu'aucune garde officielle n'est prévue). Au cours des cinq dernières années, vingt mille tonnes de marchandises ont ainsi débarqué chaque année à Dông-Hói, pendant les cinq mois d'été où la barre est praticable.

L'acconage sur allèges à partir des navires mouillés en rivière s'effectue dans des conditions de rapidité et de sécurité incomparablement meilleures qu'à partir des navires mouillés en rade, car le plan d'eau de la rivière est beaucoup plus calme et les rotations des petites jonques servant d'allèges, beaucoup plus rapides.

Pondichéry possédait un modeste wharf qui fonctionnait à la manière de ceux de la côte occidentale d'Afrique. Les navires mouillaient au-delà de la barre, et les embarcations en bois appelées « chelingues » opéraient le transbordement entre ceux-ci et le wharf. En 1952, un cyclone détruisit cet ouvrage. Depuis lors, il n'a pas été reconstruit. Les chelingues franchissent tant bien que mal les rouleaux de la barre et viennent s'échouer sur la plage.

Quelques ports de la côte d'Afrique n'offrent également qu'une simple plage de sable pour l'échouage des allèges [31].

L'évolution du port d'Abidjan est la preuve que de grands travaux, s'ils valent la peine d'être entrepris, peuvent avoir raison des conditions géographiques ou portuaires défavorables. Mais, pour la plupart des ports secondaires, le transport sur allèges conservera-t-il son rôle économique ? Il est permis d'en douter, car les inconvénients du transport sur allèges pratiqué en rade mal abritée ou en haute mer sont tels que les armements ont tendance à faire l'acquisition de navires de faible tirant d'eau pour éviter ce mode de manutention qui s'avère onéreux, tant il engendre d'avaries et de vols. Les caboteurs de faible tonnage sont tout désignés pour répartir, entre les différents ports secondaires, les marchandises de production locale et celles qui, appartenant au commerce international, arrivent ou partent des quais des ports principaux.

En un mot, si les perspectives économiques d'un port ne justifient pas la mise en route de grands travaux, on ne cherche plus à adapter les ports aux navires mais plutôt les navires aux possibilités des ports.

L'équipement des pays jadis sous-développés, et plus spécialement l'amélioration de leurs moyens de communication intérieurs, donc de la répartition des marchandises, est un facteur supplémentaire de la diminution probable de l'utilité des allèges [32].

Par contre, nous allons étudier maintenant des cas d'emploi des allèges qui conserveront vraisemblablement longtemps leur utilité.

Sous-section II

Utilisation des allèges résultant de règlements ou d'usages.

La plupart des règlements portuaires prévoient des interdictions d'accoster pour des raisons d'ordre sanitaire ou de sécurité. Le cas le plus fréquent concerne les navires ayant à leur bord

31. Citons : Keta, Cape-Coast, Accra.
32. Cette situation est celle de la Nouvelle-Zélande.

des quantités non négligeables de marchandises explosives ou inflammables. Ils doivent alors mouiller à une distance suffisante pour garantir la sécurité des quais et des quartiers d'habitation, ou s'amarrer sur bouée dans des emplacements réservés à cet effet. Les marchandises — dangereuses ou non — transportées par ces navires, doivent débarquer ou embarquer sur allèges. Certains règlements, plus sévères, interdisent même l'accostage des allèges contenant de petites quantités de produits dangereux à un endroit quelconque des quais, malgré les risques pourtant limités [33].

Des considérations autres que celles de sécurité peuvent justifier certains règlements provisoires qui édictent des interdictions d'accoster. Ainsi, à cause de l'exiguïté relative du port de Djakarta, un récent règlement vient d'interdire l'accès aux quais de tout navire de charge ayant moins de sept cents tonnes à manutentionner.

Un autre exemple caractéristique est celui du port de Haïphong : depuis le mois d'août 1954 et comme conséquence des récents accords de Genève relatifs au retrait des troupes françaises du delta du Tonkin, les quais ont été retenus par l'armée pour l'évacuation du matériel militaire. Seul un poste à quai sur les sept que comprend le port restait à la disposition du trafic civil. Or, au cours de la période qui a suivi immédiatement la signature des accords, les marchandises civiles — en particulier celles qui avaient fait l'objet de commandes passées plusieurs mois auparavant — ont continué à affluer. Les compagnies de navigation ont dû avoir recours aux chalands et jonques disponibles, redonnant au transport sur allèges une importance qu'il avait perdue depuis près de dix ans [34]. A partir du mois de janvier 1955, les navires transportant du fret civil purent à nouveau occuper les postes à quai car le rythme de l'évacuation du fret militaire s'était fortement ralenti, ainsi que celui de l'arrivée de marchandises importées [35].

33. Dans les cas relativement rares où des quais spéciaux sont destinés à recevoir des navires qui ont de telles cargaisons, l'interdiction réglementaire n'implique évidemment pas l'intervention des allèges.

34. Depuis la reprise du trafic du port de Haïphong, c'est-à-dire depuis mars 1946, jusqu'aux accords de Genève, les marchandises étaient, en principe, embarquées et débarquées à quai, alors qu'avant 1940, c'est-à-dire jusqu'à l'occupation de l'Indochine par les Japonais, 80 % des céréales débarquaient sur allèges. La batellerie chinoise avait été coulée par les bombardements américains de la période 1945-1946 et les chalands disponibles des maisons françaises étaient utilisés par les cimenteries de Haïphong qui les louaient à prix d'or, ainsi que pour les transports de charbon en baie d'Along et du fret militaire.

35. Cette situation est dépassée puisque l'évacuation du port de Haïphong par la France s'est terminée le 18 mai 1955, conformément aux termes des accords de Genève.

Les marchandises pondéreuses, susceptibles d'encombrer les terres-pleins des ports, doivent être souvent débarquées sur allèges pour être acheminées vers des parcs spéciaux [36].

D'autres fois, l'utilisation des allèges s'impose du fait de l'organisation des ports. Dans le port de Gênes, par exemple, certaines denrées coloniales telles que le poivre, le cacao et le café sont entreposées dans autant de magasins réservés à cet effet. Les navires débarquent sur chalands ces denrées qui peuvent ainsi être déposées à terre à proximité immédiate des entrepôts où elles seront stockées [37].

L'organisation et les usages du port de Londres se traduisent par un trafic considérable sur allèges. 60 % du trafic d'ensemble de ce port passe par les innombrables « barges » qui répartissent les cargaisons entre de nombreux magasins, spécialisés dans l'entreposage de marchandises suivant leur nature, ou l'identité des destinataires, et répartis sur la surface considérable des nombreux docks de ce gigantesque port. Ce trafic utilise une flottille de sept mille allèges et de trois cents remorqueurs [38].

Signalons également la pratique, autrefois courante, aujourd'hui de plus en plus rare, de l'accostage « pointe à quai ». Pour tenir moins de place à quai, le navire s'amarre perpendiculairement à celui-ci, tenu sur ses ancres à l'avant et avec des amarres frappées à quai à l'arrière. Le débarquement se fait alors le plus souvent [39] sur allèges dont le trajet est évidemment très court. Le hissage et la descente des palanquées s'effectuent au moyen des apparaux du bord.

Ce mode d'accostage, qui se pratique encore dans certains ports, était très usité à Marseille il y a une trentaine d'années. Les navires desservant l'Afrique du Nord et certaines unités des Messageries maritimes accostaient pointe à quai dans le bassin de la Joliette. La construction de nouveaux môles d'accostage a sensiblement réduit cette pratique et, par suite, l'utilisation des allèges dans ce port.

36. Le port de Haïphong a reçu, au cours des dernières années, des tonnages très importants d'asphalte venant des U.S.A., expédiés aux Services économiques du Nord-Vietnam au titre de l'aide économique américaine à l'Indochine. Cette asphalte devait débarquer sur allèges pour éviter l'encombrement du terre-plein des docks par une multitude de fûts dont un grand nombre étaient couleux.

37. Dans le port de Gênes, un règlement n'autorise les embarquements directs de marchandises destinées à être chargées sur les paquebots accostés à la gare maritime, que dans des cas très exceptionnels. Les chargements sur paquebots sont par conséquent effectués en principe sur allèges qui accostent le navire du côté du large.

38. Une partie de ce trafic concerne des expéditions directes des navires vers des points rapprochés de la région londonienne, accessibles par voie d'eau.

39. Les opérations commerciales des navires accostant pointe à quai se font parfois sur des pontons mobiles flottants disposés le long du bord et reliés à terre.

Sous-section III

UTILISATION DES ALLÈGES RÉSULTANT DE LA RECHERCHE D'UN MEILLEUR RENDEMENT DE L'ESCALE.

Alors que dans les deux premières catégories de cas, l'utilisation des allèges n'était qu'un pis aller, et s'imposait au capitaine, la troisième catégorie dont nous allons aborder l'étude comprend des situations très différentes. Le mode de manutention sur allège est préféré au travail à quai dans le dessein d'améliorer le résultat de l'escale.

La mise en balance des inconvénients et des avantages de cette solution déterminera la décision du capitaine ou de la compagnie.

Examinons les situations caractéristiques suivantes :

1° Encombrement des quais ;

2° Frais et taxes à éviter ;

3° Acheminement des marchandises vers un point voisin accessible par voie d'eau ;

4° Débarquement par le large.

1° *Encombrement des quais :*

Tout trafic portuaire est essentiellement irrégulier. Un port peut connaître une activité intense et un véritable embouteillage provoqué par l'arrivée simultanée de nombreux navires, comme il peut souffrir d'une inactivité relative ou parfois totale.

D'autre part, des considérations économiques font qu'un port n'est équipé qu'en fonction de son trafic moyen.

L'encombrement des quais est d'autant plus fréquent que leur longueur est insuffisante pour le trafic habituel [40].

L'ordre d'accostage des navires à quai pose le délicat problème des priorités, problème résolu, le plus souvent, par des règlements précis ou par des usages [41].

40. Cas des principaux ports de l'Amérique du Sud.

41. D'ordinaire, c'est la date d'arrivée dans le port qui fixe les priorités d'accostage, chaque navire ayant priorité sur ceux qui sont arrivés après lui. Toutefois, ce principe général connaît de nombreuses dérogations. C'est ainsi qu'il est réglementaire ou d'usage d'accorder une priorité aux longs-courriers dans les ports fréquentés par des caboteurs (mais alors ceux-là doivent renoncer à prendre du fret au cabotage) ; d'accorder une priorité aux paquebots par rapport aux navires de charge. En temps de guerre (par exemple, en Indochine, au cours des cinq dernières années) l'armée, bénéficiaire de mesures d'exception, peut imposer une priorité dite « opérationnelle ». De même quand un problème de priorité se pose entre plusieurs navires appartenant à un même armement, la compagnie

Plutôt que « d'attendre son tour », un capitaine peut préférer débarquer ou embarquer sur allèges, quitte pour lui à supporter les frais supplémentaires de manipulation ou les risques accrus d'avaries, si le connaissement ne lui laisse pas de façon non équivoque le choix des moyens d'acconage.

Pour faire son choix, le capitaine ou la compagnie considère le coût d'exploitation du navire. Les armements ont l'habitude de calculer le coût moyen journalier des navires à la mer et au port. Ce coût comprend tous les frais généraux du navire, parfois même des sommes pour provisions et amortissements [42]. Pour qu'un voyage soit de rentabilité normale, il faut que la recette totale (fret encaissé) excède dans une mesure suffisante le coût d'exploitation du voyage, toutes opérations comprises. Si, par exemple, la recette d'un voyage est de cinquante millions de francs et si le voyage a duré soixante-dix jours, le bénéfice net du voyage sera, pour un coût d'exploitation de cinq cent mille francs par jour, de quinze millions, ce qui correspond à une rentabilité normale. Si, par suite d'une perte de temps imprévue, le voyage dure quatre-vingt-dix jours, le profit sera ramené à cinq millions de francs, ce qui est insuffisant car les bénéfices nets des voyages des navires d'une compagnie ne tiennent pas compte des frais multiples et élevés supportés à terre. Si les retards sont tels que le voyage dure plus de cent jours, le résultat sera négatif. Or, les retards dans les voyages proviennent le plus souvent des attentes ou des opérations trop lentes dans les ports [43].

Ces éléments en mains, le capitaine a donc la possibilité de choisir entre un certain nombre d'heures ou de jours d'attente se terminant par un accostage à quai et l'emploi des allèges, celui-ci moins intéressant que l'accostage à divers points de vue, mais évitant ou réduisant l'attente [44].

peut adopter des ordres d'accostage fondés, non plus sur l'ordre d'arrivée au port, mais sur des considérations différentes, telles que le retard d'un navire sur son horaire de voyage, la date limite d'un chargement à effectuer dans un port suivant, ou la prochaine remise à son propriétaire d'un navire affrété.

Ces problèmes peuvent également se poser dans une rade encombrée de navires, pour l'attribution des allèges. Les règles de priorité à quai s'appliquent en général. Mais, en outre, on accorde d'ordinaire un tour prioritaire aux navires qui n'ont qu'un faible tonnage à manipuler (moins de 100 t par ex.), ainsi qu'à ceux dont le caractère dangereux de la cargaison crée un risque pour les autres navires.

42. Le coût d'exploitation d'un navire de charge de 8 000 à 10 000 tonnes est actuellement de l'ordre de 500 000 francs par jour.

43. Certaines compagnies accordent des primes aux capitaines pour temps gagné sur l'horaire prévu du voyage.

44. Le capitaine tient souvent compte du fait que la cadence d'embarquement et de débarquement sur allèges est généralement inférieure à celle qui est obtenue à quai.

Ce procédé peut être utilisé dans n'importe quel port susceptible de recevoir, à un moment donné, plus de navires qu'il n'a de postes d'accostage.

Citons quelques exemples :

Au cours des récentes années de guerre en Indochine, le port de Saïgon et surtout celui de Haïphong; ont connu des trafics de pointe considérables. Les navires susceptibles d'attendre trop longtemps un poste à quai s'amarraient sur coffres (ou mouillaient quand tous les coffres étaient occupés), et travaillaient sur allèges.

A Tanger, les quais sont chaque jour occupés par les deux transporteurs d'autos du détroit — l'un anglais, l'autre espagnol — et plusieurs fois par semaine, par les courriers réguliers de la Compagnie Paquet. Beaucoup de navires préfèrent débarquer leurs marchandises sur allèges plutôt qu'attendre.

A Diégo-Suarez, il n'existe qu'un môle d'accostage, notablement insuffisant. Le trafic sur rade est donc pratique et atteint 40 % du trafic d'ensemble du port.

Les ports de l'Amérique du Sud (de Rio-de-Janeiro en particulier), du Proche-Orient (Beyrouth, Tel-Aviv, Jaffa), du golfe Persique, de Lisbonne et bien d'autres encore, connaissent fréquemment ces encombrements qui justifient l'emploi des allèges.

Dans ces cas, et si les circonstances le permettent, la cargaison est débarquée sur allèges et les navires peuvent appareiller dès la fin des opérations. Les allèges sont déchargées à quai dès que possible, mais parfois plusieurs jours après le départ du navire [45].

2° *Frais divers et taxes à éviter :*

Chaque fois qu'un navire accoste un quai, il doit payer des taxes plus ou moins élevées suivant les ports. Etant donné que l'accostage à quai permet presque toujours de réaliser les opérations dans les conditions les meilleures, la dépense de ces frais n'est généralement pas un motif raisonnable d'éviter l'accostage.

Toutefois, le souci d'éviter de payer ces taxes devient légitime si la recette du navire est relativement faible pour l'escale (tonnage réduit à débarquer ou à embarquer [46]). Il en est de même

45. Si le navire est en retard sur son programme, le capitaine pourra se décider pour l'emploi des allèges, même si l'économie réalisée par un travail immédiat est à peine compensée par les frais supplémentaires qu'il devra prendre à sa charge suivant les usages ou les termes du connaissement.

46. Le capitaine tiendra également compte du fait qu'une manœuvre d'accostage est toujours délicate, surtout si les conditions de courant et de vent sont défavorables. Ce sera une raison de plus d'éviter l'accostage si les opérations de l'escale portent sur de faibles tonnages.

quand les taxes d'accostage sont vraiment très élevées [47]. Ce dernier cas se trouve réalisé dans le port de Valence où les diverses taxes portuaires sont particulièrement lourdes. Chaque fois que le temps le permet, les agrumes et les oignons du Levant sont chargés en rade de Denia, sur allèges [48]. Il se trouve également réalisé à Hong-Kong où la taxe d'accostage s'élève à 500 Hong-Kong-dollars par jour [49].

Un motif différent mais qui peut se rattacher à la même idée, et qui concerne encore le port de Hong-Kong, justifie l'emploi d'allèges pour éviter une escale trop onéreuse : la différence de la moyenne horaire des manipulations entre le travail à quai et le travail en rade. D'ordinaire, cette considération est en faveur du travail à quai, presque toujours plus rapide que le travail sur allèges. A Hong-Kong, toutefois, cette situation est inversée : la moyenne horaire par main de coolies, est de sept tonnes à quai, alors qu'elle n'est que de douze tonnes sur rade [50].

On peut également être amené à tenir compte du fait qu'un travail réalisé à quai de nuit ou au cours d'un jour chômé pour une raison quelconque, est plus onéreux qu'en rade, par suite des travaux supplémentaires à payer au Service des douanes, de la police, aux magasiniers et à divers fonctionnaires du port. Un débarquement en rade ne nécessite guère que la présence d'un agent des douanes par navire. Les allèges pourront être débarquées le jour ouvrable suivant, à des conditions normales, mais le navire aura pu appareiller et continuer son voyage un ou plusieurs jours plus tôt.

Parmi d'autres frais à éviter, citons la taxe de pilotage. Si cette taxe est élevée par suite de la longueur du chenal ou de la rivière à remonter, certains capitaines préfèrent décharger sur allèges à l'entrée du chenal ou de la rivière, quand le tonnage à manipuler est faible. Ceci se pratique couramment en Indonésie, pour éviter la remontée du long chenal de mer de Balawan-

47. Même si le tonnage à manipuler a une certaine importance, le capitaine pourra tenir compte du fait que son fret est pauvre (cas des marchandises pondéreuses par exemple).

48. L'économie à réaliser sur le transport terrestre qu'impliquerait le chargement à Valence entre également en ligne de compte.

49. Soit environ 30 000 francs par jour.

50. Dans le port de Tourane, il arrive de constater une anomalie de ce genre : le rendement est meilleur en rade qu'à quai. L'explication est la suivante : ce port ne possède que trois grues, dont une ou deux sont assez fréquemment en panne. Le débarquement des chalands à quai, quand il ne peut être fait à dos d'hommes, est tributaire du bon fonctionnement des grues. En rade, par contre, il y a autant de moyens de levage (mâts de charge des navires) que de cales. Au travail simultané à deux navires travaillant à trois cales correspond le fonctionnement de six mâts de charge.

Cette situation caractérise les ports où il y a peu ou pas d'engins de levage à quai.

Déli (Sumatra) ou d'une centaine de kilomètres de rivière (divers ports de la côte est de la même île).

De nombreux autres cas particuliers de frais, qu'une faible cargaison ne vaut guère la peine de débourser, se présentent dans les ports [51].

3° *Acheminement des marchandises vers un point rapproché accessible par voie d'eau.*

L'embarquement et le débarquement sur allèges s'avèrent en général rentables si la marchandise à charger provient d'un lieu proche du navire et accessible par voie d'eau ; ou si les marchandises à décharger doivent être entreposées dans des conditions analogues.

Il y a lieu de différencier ce cas d'acconage sur allèges de celui du transport sur allèges faisant l'objet d'un contrat de transport autonome et précédant ou suivant immédiatement le transport maritime proprement dit. Ces derniers sont hors de notre étude [52].

C'est par exemple le cas du débarquement du charbon à Saïgon. Le charbon en provenance des mines de Hongay doit être entreposé dans des parcs situés à quelque distance du port, en bordure de rivière [53].

C'est le cas des marchandises destinées à être transbordées sur un navire se trouvant dans le port — ou sur le point d'y arriver — au moment du débarquement. Ce transbordement peut être opéré soit en cours de transport maritime (cas des connaissements directs), soit entre deux transports maritimes différents (cas des réexpéditions au cabotage des marchandises arrivant d'un voyage au long cours et sans qu'il y ait eu connaissement direct prévoyant le réacheminement sous même connaissement).

51. Si un navire venant d'Afrique du Nord avec quelques moutons à bord, par ex., accoste un môle à Marseille, ces animaux seront débarqués sur des allèges qui les conduiront vers l'emplacement des parcs à bestiaux où se trouvent les services vétérinaires. Le navire ne changera pas de poste pour un fret aussi insignifiant que quelques têtes ou même quelques dizaines de têtes de bétail.

52. Cette situation est très fréquente. A titre d'exemple, citons l'acheminement par jonques du riz provenant de l'Ouest cochinchinois ou de Cholon et destiné à être chargé sur navires à Saïgon ; l'acheminement du soufre débarqué à Nantes pour les usines Kulhmann de Paimbœuf ; le chargement à Marseille des marchandises venant des chalands du Rhône ; le chargement dans les ports d'Amérique du Sud des céréales venant par voie fluviale de l'intérieur du pays, etc... Cette situation est très courante dans les ports hollandais puisque tous les centres économiques importants des Pays-Bas sont reliés aux grands ports par des voies d'eau naturelles ou artificielles ; il en est de même en Allemagne du Nord.

53. Il y a lieu de distinguer ces situations de celles qui résultent d'usages impératifs et de règlements, telles que celles du port de Londres et de celui de Gênes.

C'est également le cas des soutages des navires à vapeur. Les compagnies disposent en général de parcs situés dans les ports ou à proximité des ports ; le procédé le moins onéreux de chargement de ce charbon à bord consiste à utiliser des allèges. Le soutage est une opération non commerciale, bien qu'elle soit indispensable; elle doit s'effectuer aux moindres frais. L'acheminement de pondéreux tels que le charbon coûterait très cher avec un embarquement à quai [54].

4° *Débarquements ou embarquements « par le large » :*

Pour accélérer les opérations d'embarquement et de débarquement des navires accostés qui travaillent déjà du côté du quai, on peut simultanément embarquer ou débarquer sur des chalands accostés au navire du côté du large. Le plus souvent, le travail du côté du quai est fait à l'aide des grues du port et celui du côté du large, par les moyens de levage du bord [55].

Ce procédé, souvent onéreux, n'est employé que si la comparaison des avantages et des inconvénients se justifie. Il est courant et peut s'appliquer dans n'importe quel port.

Ce travail est fréquemment utilisé pour « égaliser les cales ». Supposons qu'un navire ait à décharger six cents tonnes de la cale I, mille tonnes de la cale II, cinq cents tonnes de la cale III et cinq cent cinquante tonnes de la cale IV. En travaillant simultanément à toutes les cales et en admettant que la nature diverse des marchandises n'entraîne pas des rendements très différents suivant les cales [56], les cales I, III et IV seront terminées bien avant la cale II. Si aucun chargement n'est prévu pour les trois cales rapidement déchargées, le navire devra rester immobilisé pour un travail à une seule cale. Le capitaine demandera probablement dans ce cas un travail par le large à la cale II, afin que le navire puisse appareiller dès la fin du déchargement des trois autres cales.

Ce procédé sera également utilisé pour accélérer purement et simplement la manœuvre. C'est ainsi que, dans le port de Kotka en Finlande, certains navires débarquent aussi par le large pour gagner du temps, car ce port n'est utilisable que pendant

54. Le soutage se raréfie avec l'emploi de plus en plus fréquent des combustibles liquides.

55. Le travail simultané des deux bords peut s'effectuer en rade à deux mains dans la cale correspondante et avec le même mât de charge. Le rendement est alors, en moyenne, supérieur de 50 % au rendement obtenu en ne travaillant qu'à une main et d'un seul bord. Il peut également s'effectuer à quai et donne les mêmes résultats.

56. Les rendements à la manipulation varient avec la nature des marchandises. On manutentionne plus rapidement la sacherie que le caissage, le caissage que les fers longs.

une partie de l'année ; le reste du temps, il est bloqué par les glaces.

Au Vénézuéla, dans les ports de La Guaira et de Puerto-Cabello, les navires des diverses compagnies disposent de quais en eau profonde permettant des manipulations normales. Toutefois, l'importante compagnie américaine Grace Line a l'habitude de débarquer une partie de son fret pàr le large à ses frais et sur ses propres allèges pour écourter systématiquement la durée des escales.

Signalons également un cas typique constaté dans le port de Rio-de-Janeiro, mais qui se voit dans d'autres ports pratiquant l'exportation. Au Brésil, où la discipline des chargeurs fait souvent défaut, les agents des compagnies de navigation ont beaucoup de peine à obtenir de leurs clients des livraisons sous palan à heure déterminée. Certains jours, aucune maison ne vient livrer son café ; d'autres fois, elles se présentent toutes en même temps [57]. Les agents des compagnies font alors charger une partie des lots à exporter sur allèges, pour décongestionner le trafic à quai et alimenter le navire au cours des périodes où les chargeurs ne se présentent pas le long du bord. L'intervention des allèges est le meilleur remède contre les à-coups de chargement.

*
* *

Chaque fois que les circonstances le permettent, les colis riches ou fragiles sont débarqués du côté du quai. Les marchandises pauvres ou peu fragiles sont plutôt débarquées sur allèges où les risques d'avaries et de vols sont toujours plus importants.

Sous-section IV

Utilisation des allèges pour remettre a flot un navire échoué.

Dans ce cas exceptionnel, l'impossibilité absolue d'accoster ne vient ni des conditions géographiques et portuaires, ni de règlements prohibitifs, ni d'un calcul recherchant un procédé rentable. Cette impossibilité vient du navire lui-même.

Il s'agit alors d'alléger le navire en vue de son déséchouement ; les marchandises seront alors rechargées sur le navire après sa remise à flot ou, s'il y a des avaries à la coque, après réparations, ou encore, si les avaries sont particulièrement graves et nécessitent de longues réparations, elles seront rechargées sur

57. Ce qui risque de provoquer des erreurs dans le pointage à l'embarquement.

un autre bateau. Si le navire est dans une position telle qu'il ne puisse pas être déséchoué, l'allègement pourra être entrepris pour sauver tout ou partie de la cargaison [58].

Section II

DIVERSES SORTES D'ALLEGES

On désigne sous le nom d'allèges toutes les embarcations qui servent à transborder les marchandises de terre au navire et du navire à terre, ou, plus rarement, d'un navire à un autre navire.

Les types d'allèges varient de nom comme de caractéristiques suivant les régions où elles sont utilisées, et surtout suivant le genre de navigation auquel elles sont destinées.

Nous donnerons une idée de ce que sont ces différentes allèges, rencontrées habituellement dans les ports, en les classant en deux catégories :

— les allèges destinées à naviguer en eau calme ;
— les allèges destinées à naviguer en eau agitée.

Sous-section I

Allèges destinées a naviguer en eau calme.

Les allèges doivent avoir un tirant d'eau nettement inférieur à celui des navires qui utilisent leurs services. L'idéal est donc l'embarcation à fond plat ; mais cet idéal ne peut être, en principe, réalisé que si l'allège ne doit naviguer que sur un plan d'eau calme ou relativement calme.

Les allèges qui sont utilisées en rivière ou dans les ports de mer protégés par des ouvrages judicieusement placés, ou dans des rades naturelles bien abritées sont, en principe, à fond plat. Elles sont du type pontons, plates ou mahonnes si elles doivent être employées dans des eaux toujours très calmes, ou du type chaland si elles sont susceptibles d'affronter un peu de clapotis.

a) *Pontons, plates, chattes, mahonnes :*

Ce sont des allèges possédant des formes marines avec étrave, étambot et gouvernail, et simplement pontées. Sur un platelage

58. Pendant la période des basses eaux, les navires qui remontent le Mékong pour aller à Phnom-Penh s'échouent souvent, surpris par une baisse extrêmement rapide des eaux (le niveau de l'eau baisse à vue d'œil). Les échouements sont nombreux et des allèges sont utilisées pour délester partiellement les navires qui réembarqueront la marchandise un peu plus loin.

solide, elles reçoivent les marchandises qui sont entassées comme sur un quai. Elles n'ont pas d'équipage propre ni de moyen de propulsion autonome. Elles sont destinées à être remorquées, et au cours des déplacements, un matelot du remorqueur monte à bord pour veiller à ce que le voyage s'effectue dans de bonnes conditions.

Ces sortes d'allèges sont surtout utilisées dans les ports de la Méditerranée [59] (tels que Marseille, les ports d'Espagne, du Proche-Orient) où elles portent le plus souvent le nom de mahonnes [60]. Au Japon, on les utilise parfois — rarement, à cause de l'état habituellement agité du plan d'eau dans les ports — et elles prennent alors le nom de « hako » (qui signifie « boîte »).

Dans certains ports de l'A.E.F. tels que Port-Gentil, on les utilise concurremment avec des chalands et elles rendent de grands services pour le transport des bois lourds [61].

Leur capacité peut varier de cinquante à trois cents tonnes.

On peut aménager ces allèges plates en parcs à bestiaux flottants. Des trous équidistants sont alors disposés sur le pourtour du platelage pour y recevoir des pieux qui pourront être réunis par une ou deux rangées de chaînes ou de cordes.

Les chattes sont de simples planchers flottants.

b) *Chalands :*

Les chalands constituent le type d'allèges le plus répandu. Ce sont des embarcations à fond plat, de formes marines avec étrave, étambot et gouvernail comme certaines allèges plates, mais contrairement à celles-ci, ils comptent une ou plusieurs cales (rarement plus de deux) susceptibles d'être obturées par des panneaux et des prélarts, comme les cales des navires. Un paquet de mer peut les submerger sans dommage pour les marchandises, et contre les fortes pluies accompagnées de coup de vent, la protection y est beaucoup plus efficace que sur les mahonnes les mieux bâchées. En outre, les avaries et les vols sont beaucoup moins fréquents que sur les allèges plates.

C'est à cause de leur fond plat et de leurs cales que l'on peut condamner, que les chalands peuvent rendre les services les plus variés dans presque tous les ports et même dans les rades mal

59. On peut aussi les employer dans les ports où le plan d'eau est parfois agité. On les utilise alors en période de beau temps, vu les services qu'elles rendent pour le transport des véhicules, des colis lourds, des fers longs et des bois.

60. Les mahonnes sont des allèges à quille, mais à formes marines peu accentuées.

61. Certaines essences de bois ont une densité supérieure à celle de l'eau de mer et ne peuvent donc flotter.

abritées [62]. Les chalands ne sont, malgré tout, pas faits pour naviguer en mer, et leur remorquage le long des côtes pour les acheminer vers leur lieu d'exploitation pose toujours des problèmes délicats et ne peut être envisagé que pendant les périodes de très beau temps.

Les chalands sont d'ordinaire construits en tôle de fer ou d'acier et pontés fer ou bois.

Les chalands sont parfois utilisés pour naviguer en eau très agitée et peuvent supporter une forte houle et même passer des barres difficiles. C'est ainsi qu'à Manakara, port de Madagascar où se trouve une redoutable barre de corail et où la rade est houleuse trois cent vingt-cinq jours par an, ce sont des chalands, mais d'un type spécial, qui servent d'allèges. Très fréquemment, prélarts, panneaux et même équipage, sont arrachés ou balayés par la mer au moment du franchissement de la barre. Ces chalands sont de fabrication locale et construits en bois du pays. Les membrures sont tirées d'essences ayant des courbes naturelles afin de pouvoir conserver le fil du bois dans les incurvations. De cette façon, on supprime tous les points sensibles ordinairement rencontrés dans les arrondis des coques. Les bordés ont une épaisseur de trois centimètres et les vaigrages intérieurs, ainsi que les ponts et les panneaux, sont en demi-madriers de sapin, bois choisi pour son élasticité. Leurs formes sont très marines, pointues aux deux extrémités, avec une étrave très dégagée qui permet au chaland d'offrir le moins de résistance possible aux lames.

Ce sont des chalands de vingt-cinq tonnes, mesurant seize mètres de long sur trois mètres cinquante de large et un mètre vingt de creux, ou de dix tonnes mesurant treize mètres cinquante de long, trois mètres de large et un mètre de creux. Les ouvertures des panneaux sont de huit mètres cinquante sur deux mètres.

Le bois a été choisi comme matériau à cause de son élasticité. Les creux de la houle atteignent fréquemment deux ou trois mètres et les chalands, qui travaillent souvent en couple, subissent des chocs qui ne seraient pas supportés par des coques métalliques, trop rigides. De plus, si une voie d'eau se déclare,

62. Dans la rade de Tourane, fort mal abritée en période de mousson de nord-est (octobre à mars), le plan d'eau passe de l'état calme à des creux de deux mètres en moins de vingt minutes, alors que la durée du trajet des chalands du mouillage habituel des navires jusqu'au port est d'une heure environ. Quand un « coup de mousson » arrive, les allèges n'ont pas le temps d'aller se mettre à l'abri. Les chalands, dont les cales sont soigneusement condamnées, se comportent fort bien dans le mauvais temps relatif. Dans le chenal d'accès au port et même dans la rivière, face aux installations du port, les creux atteignent souvent un mètre.

elle est facile à aveugler car elle ne s'aggrave pas, tandis que le métal peut se déchirer sous la pression de l'eau [63].

Les allèges en service dans les ports de la côte sud-est sont construites à Manakara.

Dans les ports de Madagascar où la navigation des allèges, sans être aussi périlleuse que sur la côte sud-est, est cependant assez dure, des chalands de fer très robustes sont utilisés. A Fort-Dauphin, ce sont des chalands de fer à deux cales étanches dont l'ouverture des panneaux est de neuf mètres cinquante sur deux mètres cinquante.

La capacité des chalands peut varier de trente à cinq cents tonnes, mais les types les plus courants sont de cinquante à cent cinquante tonnes. Le tonnage peut être limité pour que leur tirant d'eau soit faible (cas de Fort-Dauphin où, par suite de l'ensablement du port, le tonnage des chalands est limité à quinze tonnes). Il peut être également limité en considération d'utilisation fractionnée plus rentable dans certains ports [64] pour pouvoir accoster un quai encombré en passant sous les formes des navires [65].

c) *Gabarres des Antilles :*

Dans les ports des Antilles, les allèges utilisées sont des gabarres, embarcations à fond plat de quinze à vingt tonnes, ouvertes sur l'avant et pouvant s'échouer sur un plan incliné à la manière des L.C.M. utilisés pendant la guerre pour les débarquements de troupes.

Sous-section II

Allèges destinées a naviguer en eau agitée

Nous avons vu que les chalands pouvaient affronter sans trop de difficultés un clapotis assez fort. Certaines embarcations —

63. Dans le port de Moronvada, sur la côte sud-ouest de Madagascar, comportant une barre difficile, les allèges utilisées sont des chalands en tôle d'acier de cinquante tonnes. Le passage de la barre cause de fréquentes avaries. De plus, ces chalands s'échouent à marée basse. Les alternances de mouille et de sec favorisent la rouille et les frais d'entretien de ces chalands sont très élevés. Il n'est pas douteux que des chalands de bois du type de ceux qui sont utilisés à Manakara et sur la côte nord-est seraient beaucoup mieux adaptés.

64. Si les chalands sont de grande dimension et si les cales du navire sont rapprochées, un chaland peut gêner l'accostage d'une autre allège à hauteur de la cale voisine.

65. Les chalands utilisés dans les ports de l'Amérique du Sud sont assez petits pour pouvoir travailler à quai malgré la présence de navires accostés.

tels que les chalands en bois utilisés sur la côte sud-est de Madagascar — peuvent franchir des barres redoutables.

Toutefois, la navigation en rade foraine où la houle se fait déjà bien sentir, ne se fait habituellement que par des allèges à quille, véritables petits navires parfaitement à leur aise à plusieurs milles en mer par temps maniable.

Parmi ces types d'allèges, citons les boats de la côte occidentale d'Afrique, les barcasses du Maroc, les jonques d'Asie du Sud-Est, les chelingues et les catamarans de Pondichéry, les boutres d'Océanie.

Les « boats » utilisés sur la côte occidentale d'Afrique sont des embarcations en bois du type pirogue, dont la longueur est de douze à vingt mètres suivant leur tonnage (10 à 25 tonnes) et la largeur moyenne de trois mètres. Chaque boat possède un équipage de six ou huit canotiers. Ces embarcations sont remorquées par des chaloupes. Un aviron de gouverne fait office de gouvernail. Elles sont fabriquées en France, pour l'usage spécial auquel elles sont destinées.

Les « barcasses » des ports atlantiques du Maroc ont des formes marines, mais ne peuvent, malgré tout, être utilisées qu'en rade mi-abritée. Leur port en lourd moyen est de l'ordre de cinquante tonnes. Construites en bois dans les ateliers de Casablanca, elles ont une longueur de dix-huit mètres pour cinq mètres de large et un mètre cinquante de creux. Leur robustesse est suffisante pour leur usage sur la côte marocaine.

Dans les ports du sud-est asiatique, ce sont des « jonques » de mer ou de rivière qui servent d'allèges en concurrence avec des chalands de fer. Ces embarcations sont utilisées le plus souvent aux transports intérieurs (jonques de rivière) ou au petit cabotage et à la pêche (jonques de mer). L'acconage sur rade, dans les ports de la mer de Chine, est effectué à l'aide de jonques de mer dont les formes générales rappellent les caravelles. Ce sont des navires construits en bois, aux lignes lourdes et plates ; leur arrière et leur avant sont bien défendus. Elles sont généralement pontées. Conçues pour les pays de mousson, elles se comportent fort bien dans les rades foraines et franchissent aisément les barres par temps maniable.

Leur tonnage varie de huit à deux cent cinquante tonnes, les plus légères étant plutôt utilisées en rade (8 à 30 tonnes) et les plus lourdes, des jonques de rivière, dans les ports abrités.

Les « chelingues » de Pondichéry tiennent à la fois des boats de la côte d'Afrique et des jonques. Elles ne sont pas pontées et n'ont pas de voilure. Elles sont construites en planches assemblées à l'aide de coutures faites en cordelettes de cocos. Chose curieuse, malgré leur navigation en rade foraine et sur la barre, elles sont à fond plat. Les « catamarans » utilisés dans ce même port sont des embarcations à l'allure générale de radeaux, mais

qui sont constituées par de fines pirogues parallèles reliées par des entretoises. Ils permettent de transporter des colis volumineux qui se placeraient difficilement dans les chelingues.

Les opérations sur rade à Makatéa (îles des Etablissements français d'Océanie) sont effectuées au moyen d'allèges d'un type spécial, appartenant à la Compagnie Française des Phosphates de l'Océanie. Du genre boutre, à bordés élevés, elles sont construites dans les chantiers locaux, spécialement pour le transport des paniers de phosphates. Leur tirant d'eau est faible, et elles ont une jauge brute de huit à dix tonneaux [66].

Presque toutes les diverses allèges que nous avons décrites n'ont pas de moyen de propulsion propre. Elles sont remorquées par des chaloupes ou des remorqueurs ; toutefois, dans les ports qui n'en disposent pas, ou qui n'en ont qu'un très petit nombre, elles doivent se déplacer par leurs propres moyens, c'est-à-dire à la voile pour les jonques de mer, à l'aviron pour les pirogues, les chelingues, les catamarans et gabarres. Certains ports bien outillés disposent de chalands automoteurs.

*
* *

Les indications que nous venons de fournir nous permettent déjà d'entrevoir combien l'embarquement et le débarquement sur allèges constituent des opérations délicates [67] et qui sont la source de nombreux litiges. Ce mode de manutention implique en effet une double manipulation des marchandises : mise sur allèges, puis mise à bord pour l'embarquement, déchargement sur allèges, puis mise sur quai pour le débarquement. Ces opérations sont plus difficiles encore si le plan d'eau, agité, rend périlleux le voyage proprement dit des allèges et imprime à ces embarcations des mouvements violents [68] et déphasés par rapport à ceux du navire. Les dislocations des emballages, qui résultent des chocs inévitables, favorisent les vols qui sont d'autant plus nombreux que les marchandises séjournent forcément dans des lieux où la surveillance ne peut être aussi efficace que dans des entrepôts ou dans les cales du navire. Dans le cas de travail en rade foraine ou mal abritée, le voyage du quai au navire peut présenter des risques certains de mouille par eau de mer, de casse et même de naufrage [69].

66. Sur les autres rades des Iles des Etablissements français d'Océanie, où le trafic est de très faible importance, de simples pirogues suffisent au transbordement des marchandises.

67. C'est la raison pour laquelle l'acconage sur allèges donne généralement des rendements inférieurs à ceux que l'acconage à quai permet de réaliser. Pour quelques cas exceptionnels, *cf.* p. 19.

68. Les allèges font fréquemment des bonds verticaux de plusieurs mètres le long des flancs du navire. Les mouvements sont désordonnés et les chocs contre le navire nombreux quand il y a interférence de houles.

69. Surtout au cas de franchissement des barres, dès que le vent fraîchit.

L'intérêt de l'étude des problèmes juridiques que soulève le transport sur allèges est donc évident car — l'expérience en fait foi — c'est cette phase du transport maritime qui est à l'origine du plus grand nombre de dommages dont les destinataires ont à souffrir.

Une remarque s'impose : nous avons vu, dans la première partie de cette étude, que l'intervention des allèges se place le plus souvent en début ou en fin de transport maritime, c'est-à-dire avant la prise en charge ou après la livraison sous palan par le navire. Or, depuis la promulgation d'une loi du 2 avril 1936, l'incertitude plane sur le régime juridique à appliquer à l'extérieur de ces deux stades, alors que l'application de cette loi ne fera pas de doute en cours de transport maritime proprement dit. Les problèmes juridiques relatifs à l'acconage sur allèges, les plus délicats, retiendront par conséquent davantage notre attention et leur examen constituera la majeure partie de notre étude.

La complexité de notre matière est grande, et la confusion qui règne aussi bien dans la jurisprudence que parmi les auteurs ne simplifie guère les choses. Nous attribuons cette situation à une méconnaissance quasi générale de la façon dont s'exécutent les opérations sur allèges. Une rapide description de ces opérations éclairera certaines de nos observations, et viendra à l'appui de bon nombre d'arguments que nous serons amené à faire valoir tout au long de ce travail que nous ne limiterons pas à la législation interne française, mais que nous nous efforcerons d'étendre au droit international maritime et au droit étranger.

D'où le plan adopté pour cette étude :

PREMIÈRE PARTIE. — *Le transport sur allèges, mode de réalisation de l'acconage.*

DEUXIÈME PARTIE. — *Le transport sur allèges effectué en cours de transport maritime proprement dit.*

TROISIÈME PARTIE. — *Le transport sur allèges sur le plan international.*

PREMIÈRE PARTIE

LE TRANSPORT SUR ALLÈGES, MODE DE RÉALISATION DE L'ACCONAGE

L'acconage sur allèges est l'ensemble des opérations matérielles et juridiques [1] nécessaires à l'embarquement des marchandises à bord des navires au port de charge, et à leur débarquement au port de destination. Ces opérations encadrent le transport maritime proprement dit effectué dans les cales du navire. L'entrepreneur de manutention qui les accomplit s'appelle « acconier [2] ».

Dans les situations variées que nous avons rencontrées tout au long de l'Introduction, l'acconier effectue différentes tâches. Outre diverses opérations de dépôt et de manutention à quai qui sont hors des limites de notre sujet [3], elles comprennent le chargement et le déchargement des allèges à terre, un transport proprement dit, le hissage des marchandises à bord du navire et leur descente du navire dans l'allège.

Dans les premiers temps de la navigation maritime, marchandises et passagers étaient transportés dans des embarcations assez légères pour être mises à sec sur les plages ou sur les berges, ou tout au moins pour s'échouer assez près du rivage pour permettre des manipulations sur de simples planches faisant office de passerelles, ou à dos d'hommes [4].

Dès que les navires ont eu des dimensions et un tirant d'eau suffisants pour ne plus pouvoir s'échouer à proximité immédiate du littoral ou des rives, de petites embarcations, des allèges, ont servi à transborder leur cargaison de la terre à bord. Dans l'ancienne Rome déjà, les navires n'arrivaient qu'après avoir déposé à Ostie une partie de leur fret, dans des sortes de chalands (*candicarae naves*) — même après la construction du port de

1. Il y a lieu de distinguer l'activité des stevedores, simples manutentionnaires préposés de l'armateur, qui se bornent à faire des opérations purement matérielles pour le compte de celui-ci, de celle des acconiers qui, en outre, effectuent des opérations juridiques telles que des prises en charge, des livraisons, des mesures destinées à conserver des droits.

2. Le mot acconier dérive de l' « accon », nom donné autrefois aux embarcations plates qui servaient au transbordement des marchandises.

3. Ces opérations à terre n'ont pas toujours lieu. Les chargeurs peuvent livrer leurs marchandises sur quai le long des allèges, et les destinataires peuvent, de même, en prendre livraison au même stade.

4. Ces procédés archaïques de navigation sont encore utilisés de nos jours dans certaines îles d'Océanie, en quelques points de la côte d'Afrique ou autres régions à peine civilisées. Les embarquements et débarquements sur allèges échouées dans quelques décimètres d'eau se voient encore dans de nombreux petits centres où il n'y a aucune installation portuaire.

Trajan — à cause de l'ensablement du littoral [5]. Pendant de nombreux siècles, les allèges ont été des auxiliaires indispensables de la navigation maritime.

L'acconage des marchandises a toujours soulevé de délicats problèmes juridiques. Il se place aux deux extrémités du contrat de transport maritime, c'est-à-dire à des stades où il est difficile de savoir qui, de l'acconier, de l'armateur ou du réceptionnaire, est responsable des manquants ou avaries qui surviennent alors. Une clause de style des connaissements prévoit, en effet, que cette phase du transport maritime n'engage plus la responsabilité de l'armateur. Une loi du 2 avril 1936 a brutalement redonné à ces controverses — qui s'étaient apaisées au cours des années précédentes — toute leur actualité [6].

La Jurisprudence est très divisée. Certains tribunaux et quelques cours d'appel ont opéré des revirements spectaculaires (montrant par-là même leur manque de conviction dans leurs opinions en cette matière). La doctrine est aussi hésitante. Les théories juridiques les plus variées ont été avancées. On attend l'opinion de la Cour suprême ; malheureusement, celle-ci se montre fort timorée et laisse volontairement, semble-t-il, échapper toutes les occasions qu'elle a de se prononcer sur les problèmes de l'acconage qui lui sont soumis.

Nous examinerons, tout au long de cette première partie, les positions prises par les tribunaux et par les auteurs. Nous en ferons la critique et tâcherons de proposer des solutions qui tiennent compte de la réalité des faits, de leur complexité aussi, et des intérêts en présence. Mais, d'ores et déjà, nous voudrions insister sur un fait qui nous a frappé : les études doctrinales qui ont été écrites sur les problèmes juridiques soulevés par l'acconage des marchandises transportées par mer ne font presque jamais le départ entre les opérations des navires qui accostent un quai et celles qui nécessitent l'emploi d'allèges. Ces dernières sont considérées comme un simple cas particulier de l'acconage pris dans son sens général ; les nombreux ouvrages, chroniques ou notes qui traitent de l'embarquement et du débarquement des marchandises passent sous silence le cas spécial de l'acconage sur allèges ou n'y font que de brèves allusions [7].

5. *Cf.* Huvelin (P.), *Droit commercial romain*, p. 44.

6. Il est curieux d'ailleurs de remarquer que c'est en France que ces problèmes soulèvent le plus de difficultés. Ils ont suscité beaucoup moins de passion dans les autres pays qui ont adopté pourtant les mêmes principes de la Conférence de Bruxelles en 1924 dont la loi de 1936 est issue.

7. M. G. Ripert, dans son *Traité de droit maritime* (4e éd., t. II), n'y consacre que quelques lignes (n° 1488 *ter* et 1803), se bornant à souligner la difficulté de ces problèmes. MM. Bérard (*Les Entreprises de manutention dans les ports maritimes*), Péquin (*Chargement et déchargement des marchandises transportées par mer*), Caillé (*Le Statut juridique des acconiers*), Bonan (*L'Acconier dépositaire*), Marais (*Les Transports de marchandises par mer*) n'y consacrent que fort peu de développements dans leurs intéressants ouvrages.

Or, c'est justement à propos des opérations sur allèges effectuées par les wharfs de la côte occidentale d'Afrique et les acconiers qui travaillent sur rade à Madagascar que la Jurisprudence — et, par suite, la Doctrine — ont eu le plus d'occasions de prendre position.

Nous croyons que l'acconage sur allèges, si différent de l'acconage à quai dans ses diverses opérations matérielles, ne pose pas les problèmes juridiques de la même manière. A diverses reprises, nous aurons l'occasion de souligner de nombreuses différences et les conséquences qu'elles entraînent.

L'extrême complexité de la matière nous obligera à avancer prudemment et lentement.

Exposons tout d'abord les données du problème :

Pour trancher les questions de responsabilité qui se posent à l'occasion des embarquements et des débarquements de marchandises sur allèges, deux problèmes principaux doivent être résolus. En premier lieu, quel est le régime juridique à appliquer au transport sur allèges ? Peut-on lui appliquer les règles propres aux transports par mer ou celles qui régissent les transports par voie fluviale ou terrestre ou les principes de droit commun ? Et, d'autre part, le réceptionnaire (ou le chargeur) exercera-t-il son recours contre l'armateur, signataire du connaissement dont il est bénéficiaire, ou contre le transporteur sur allèges, avec lequel il n'a pas personnellement contracté mais qui lui remet sa marchandise (ou qui l'achemine jusqu'au navire) ? Autrement dit, il s'agit de déterminer quelle est la nature juridique du transport sur allèges et quelles en sont les conséquences.

On pourrait supposer, à première vue, que ces deux questions sont nettement délimitées et que l'on peut répondre à l'une sans aborder l'autre. On pourrait être tenté de dire : cherchons d'abord à savoir qu'elles sont les règles qui régissent ce transport sur allèges, afin de fixer l'étendue de la responsabilité encourue et de connaître les fins de non-recevoir ou les délais de forclusion qui pourront être opposés. Puis, quand nous aurons trouvé la solution à ce premier problème, nous tâcherons de savoir qui, de l'acconier ou de l'armateur, il faudra assigner pour obtenir réparation du préjudice.

Malheureusement, il n'en est rien. Nous aurons l'occasion de constater à quel point ces deux problèmes s'enchevêtrent. Mais, selon nous, cet enchevêtrement, qu'il est difficile d'éviter, a été aggravé par certains auteurs et tribunaux qui, semblant parfois perdre de vue que le droit maritime, comme le droit commercial dont il n'est qu'une branche, doit répondre avant tout aux nécessités de la pratique, ont échafaudé, avec un art juridique consommé, des constructions qui mènent bien loin de l'embarquement et du débarquement des marchandises sur rade...

Nous nous efforcerons de démêler cet écheveau inextricable, résultat de bientôt vingt ans de Jurisprudence et de Doctrine, d'apporter à ces problèmes juridiques un peu de clarté et de leur donner des solutions à la fois simples et conformes aux nécessités du transport des marchandises par mer.

La loi du 2 avril 1936, qui réglemente le transport maritime proprement dit, domine l'ensemble de ces problèmes. Or, selon ses propres termes, elle ne s'applique qu'aux transports sous connaissements, et non à ceux qui ont fait l'objet d'une charte-partie. Cette distinction nous conduira à envisager, après une description rapide des opérations matérielles effectuées par l'acconier :

— d'une part, les problèmes soulevés par l'acconage sur allèges, accessoire d'un contrat de transport maritime constaté par un connaissement ;

— d'autre part, les problèmes soulevés par l'acconage sur allèges, accessoire d'un contrat de transport maritime ayant fait l'objet d'une charte-partie.

D'où le plan de cette première partie :

TITRE PREMIER. — *Description succincte des opérations effectuées par le transporteur sur allèges.*

TITRE II. — *Les problèmes juridiques soulevés par l'acconage sur allèges, accessoire d'un contrat de transport maritime constaté par un connaissement.*

TITRE III. — *Les problèmes juridiques soulevés par l'acconage sur allèges, accessoire d'un contrat de transport maritime ayant fait l'objet d'une charte-partie.*

TITRE PREMIER

DESCRIPTION SUCCINCTE DES OPERATIONS D'ACCONAGE EFFECTUEES PAR LE TRANSPORTEUR SUR ALLEGE

Le chargeur qui veut expédier une marchandise par mer doit se présenter d'abord dans les bureaux de la compagnie de navigation [1] susceptible de lui donner satisfaction, afin de « retenir le fret ». La compagnie accepte sa demande dans la mesure où, compte tenu du poids, du volume, de la nature de la marchandise, du port de destination, elle est conforme aux possibilités du navire. L'armateur peut alors indiquer au chargeur où et quand il devra entreposer la marchandise dans les hangars de la compagnie, ou bien le lieu et la date où il devra la livrer le long des allèges.

Dans ces deux cas, les plus fréquents, le transport sur allèges est effectué par l'acconier habituel de la compagnie — parfois un de ses services ou une filiale. Plus rarement, toutes indications sont données au chargeur pour que celui-ci présente, en temps voulu, ses marchandises le long du bord, sous le palan du navire, dans ses allèges ou dans celles d'un acconier de son choix.

Le chargeur doit alors remplir le jeu de connaissements qu'il achète à la compagnie.

Quand toutes les demandes de fret sont déposées aux bureaux de l'armement, l'agent donne au capitaine tous les éléments qui permettront à celui-ci d'établir le « plan de chargement » ou « cargo plan ». Ce plan de chargement, établi d'ordinaire par le second capitaine sous la responsabilité du commandant, est le schéma de la disposition de tous les lots dans les cales, qui tient compte de facteurs divers, et dont l'exécution donnera une assiette [2] et une stabilité convenables au navire, facilitera les

1. Ou du consignataire de navires.

2. Un navire gouverne beaucoup mieux s'il a une assiette positive, c'est-à-dire si son tirant d'eau est plus fort à l'arrière qu'à l'avant.

manipulations dans les ports [3], réservera de la place pour les chargements dans les ports suivants où une escale est prévue à cet effet, permettra la conservation en bon état de la cargaison suivant les règles légales et les usages en matière d'arrimage [4]. Le plan de chargement détermine l'ordre dans lequel les allèges viendront se placer le long du bord, à hauteur de telle ou telle cale.

L'agent remet au chargeur un « bon de chargement » en échange des connaissements remplis, bon de chargement qui sera présenté au bord par l'acconier au moment de l'embarquement, pour apporter la preuve que les marchandises qui en font l'objet ont bien été acceptées par la compagnie, et que les formalités diverses — dont le plus souvent le paiement d'avance de tout ou partie du fret — ont été accomplies intégralement.

Le jour prévu, le chargement des allèges a lieu, soit à dos d'hommes, soit à l'aide de grues ou d'engins quelconques. Dans l'allège, les marchandises sont arrimées de telle manière que l'occupation de ses cales ou du plateau soit économique et rationnelle. Des considérations de stabilité de l'allège et de protection des marchandises, qui tiennent compte du poids des colis et de l'état du plan d'eau, peuvent intervenir. Mais, généralement, l'arrimage dans les allèges constitue une opération beaucoup plus simple que celle de l'arrimage dans les cales du navire en vue du transport maritime principal.

Une fois chargée, l'allège doit couvrir la distance qui sépare le navire du quai ou de l'appontement — de la plage ou de la berge à défaut de toute installation portuaire. Ce transport peut poser des problèmes de navigation si le mouillage des navires est éloigné, s'il y a un violent courant en rivière ou en mer, un fort clapotis en rade, une houle assez dure, une barre à franchir par temps frais [5].

Sauf par très beau temps, les cales des allèges sont condamnées et les panneaux recouverts de solides prélarts. S'il s'agit d'allèges ne comportant pas de cales, les marchandises sont soigneusement bâchées [6].

Quand l'allège arrive le long du bord, elle s'amarre au navire et se place, le cas échéant, du côté opposé à la houle ou au vent.

3. En ménageant des voies d'accès commodes entre les différents lots, lesquels seront placés d'autant plus près du carré de panneau qu'ils devront être débarqués plus tôt.

4. Par exemple, les colis fragiles ou légers seront placés au-dessus des colis moins fragiles ou plus lourds ; les marchandises susceptibles de coulage seront placées au fond de la cale.

5. Quand les navires mouillent en rade foraine, il n'est pas exceptionnel de voir le départ des allèges remis à plus tard, dans l'attente d'une accalmie, quand il y a mauvaise mer, ou forte barre, ou menace de typhon.

6. Parfois, les allèges ne sont utilisées qu'à charge réduite ; plus hautes sur l'eau, elles embarquent moins de paquets de mer.

pour bénéficier de la zone calme produite par le navire [7]. Elle se place le plus près possible de son flanc si le temps le permet [8].

Pour la manutention proprement dite le long du bord, les équipes de l'acconier se répartissent, en général, de la façon suivante : une équipe, ou « main », ou « bordée [9] » travaille dans la cale ou dans les faux-ponts, prête à recevoir les palanquées ou à les confectionner. Une autre équipe se trouve dans l'allège. Un ou deux treuillistes, suivant le type de commande des treuils, sont à leur poste [10]. Sur le pont, à proximité de l'ouverture de cale, un « chef de panneau » se place de façon à être vu du treuilliste, et à voir commodément le travail en cale et l'allège. Les pointeurs se trouvent placés près du chef de panneau, de manière à compter aisément le nombre de colis de chaque palanquée qui passe au-dessus du pont ; parfois, ils se trouvent dans l'allège.

La manœuvre d'embarquement débute par la confection de la palanquée — ou élinguée — dans l'allège, après un désarrimage généralement facile. Quand la palanquée est prête, c'est-à-dire quand les colis qui la composent ont été disposés convenablement sur l'élingue, le plateau ou tout autre matériel de manutention [11], le chef de panneau donne, par gestes, des ordres aux treuillistes afin que le crochet du palan vienne à portée de

7. Pour éviter les chocs violents contre le navire, provoqués par le clapotis ou par la houle, l'allège doit parfois se tenir à distance respectable — 3 ou 4 mètres — de celui-ci. S'il s'agit de solides chalands, de bonnes défenses (vieux pneus de camions le plus souvent) suffiront. Mais s'il s'agit d'allèges plus légères, elles devront se placer de façon à éviter de se briser contre la muraille.

8. Au cas de houle et si le navire, en évitant lentement, arrive à ne plus protéger l'allège, celle-ci devra changer de bord. Si l'évitage du navire est rapide, cette manœuvre devient inutile.

9. Ou une « gang » aux Antilles.

10. Les treuillistes sont en principe fournis par l'acconier. Les usages peuvent en décider autrement dans certains ports. Mais partout où la main-d'œuvre locale risque de ne pas être suffisamment familiarisée avec la délicate manœuvre des treuils — surtout si les treuils fonctionnent électriquement — les capitaines mettent à la disposition de l'acconier et à ses frais les treuillistes nécessaires, pris parmi les membres de l'équipage, généralement dans la machine.

11. Le plus souvent, les marchandises sont réunies dans une élingue constituée par un bout de 10 à 12 mètres de long dont les deux extrémités sont reliées par une épissure. Les marchandises sont disposées sur l'élingue dont une extrémité est baguée dans l'autre. Les élingues de chanve supportent couramment des charges d'une tonne. Pour les colis lourds, on utilise des élingues en acier. Les sacs et surtout ceux qui sont fragiles comme les sacs de ciment sont parfois embarqués et débarqués avec des sangles ou sur des plateaux rectangulaires saisis aux quatre coins par des crocs d'élingue. Les filets en chanvre ou en acier sont utilisés en particulier pour le petit caissage et, exceptionnellement, pour les manipulations de moutons vivants. Les animaux vivants sont presque toujours embarqués et débarqués soit par des plans inclinés ou planchons, soit par des stalles en forme de cages. Les bovidés sont souvent suspendus par les cornes au moyen d'élingues ordinaires. Si la terre est proche, on peut les mettre à l'eau et ils regagnent le rivage ou la berge à la nage (procédé utilisé il y a encore quelques années à Madagascar). Les fûts sont manipulés commodément avec des « pattes à fûts ».

l'équipe qui travaille dans l'allège. Un homme de cette équipe passe l'œil ou la boucle de l'élingue dans le crochet du palan.

C'est à cet instant précis qu'a lieu la « prise en charge sous palan » au sens où l'entendent la Doctrine et la Jurisprudence dominantes.

La manœuvre de hissage, commandée par le chef de panneau, ne présente normalement que peu de difficultés. Toutefois, il en va différemment par mauvais temps. Un fort roulis du navire peut provoquer des chocs de la palanquée contre la muraille, ou à l'entrée de la cale contre l'hiloire [12] ou les galiotes [13]. La descente en cale se poursuit et la palanquée vient se déposer dans le fond, sur le paillol [14] ou sur un plan de marchandises.

L'équipe qui travaille en cale décroche alors l'élingue du croc du palan qui devient disponible pour aller chercher la palanquée suivante.

L'arrimage des marchandises dans la cale du navire est une opération importante, qui s'effectue toujours sous la surveillance directe et la responsabilité du bord. Il s'agit, en effet, de respecter scrupuleusement le plan de chargement, car un arrimage défectueux peut avoir des conséquences désastreuses, non seulement pour la stabilité du navire — surtout par gros temps toujours à prévoir — mais encore pour la conservation en bon état de la cargaison. Le plus souvent, un « calier », membre de l'équipage, est présent dans la cale pour surveiller les différentes opérations qu'effectue l'acconier pour le compte du navire. Des officiers du bord, et principalement le second capitaine, sont chargés de surveiller cette phase essentielle du chargement.

Le débarquement des marchandises du navire dans l'allège présente, d'ordinaire, plus de difficultés que le chargement que nous venons de décrire succinctement. Cette manœuvre commence par le désarrimage en cale, dont la méthode est guidée par un souci de commodité et de rapidité. Elle peut présenter des risques certains pour les hommes d'équipe qui travaillent en cale si, après un voyage par mauvaise mer, les piles de marchandises ont été ébranlées. Les mouvements du navire au mouillage, s'ils ont une amplitude suffisante, peuvent faire écrouler certains entassements de colis. La difficulté est encore accrue si, malgré un bon arrimage exécuté d'après un plan de chargement correct au départ, les voies d'accès aux lots à débarquer sont étroites et sinueuses. La confection des palanquées s'effectue à proximité des carrés de panneau, légèrement en abord pour permettre un travail simultané à deux palanquées sans gêner l'amenage et le hissage.

12. Rebord métallique du panneau de cale, au-dessus du pont.
13. Pièces de fer sur lesquelles reposent les panneaux de fermeture de la cale
14. Plancher qui constitue le fond de la cale.

Le hissage de la palanquée, commandé par le chef de panneau, s'effectue d'ordinaire sans histoire. Il en va parfois différemment de la descente dans l'allège qui peut présenter des difficultés très sérieuses sur rade foraine ou mal abritée, même par temps relativement beau, par suite des mouvements inévitables du navire et des bonds plus ou moins désordonnés de l'allège. Si le navire se trouve placé en travers de la houle — ce qui se produit fréquemment — le roulis [15] peut faire prendre rapidement à la palanquée des oscillations de grande amplitude, sous certaines conditions de fréquence [16]. Le déchargement des colis lourds est particulièrement difficile et dangereux quand le navire roule assez fortement [17].

Si le balancement de la palanquée n'est pas trop accusé, il ne présente guère de danger pour les marchandises tant qu'elles se trouvent encore au-dessus du pont, ou à l'extérieur du navire mais plus haut que le pavois. Par contre, de tels mouvements, produits à hauteur du flanc du navire, provoquent souvent des chocs désastreux pour les marchandises fragiles. Il est assez fréquent de voir le chef de panneau qui, inquiet à la vue d'une palanquée amorçant des oscillations dangereuses, la fait rapidement remonter pour qu'elle puisse se balancer librement, et parce qu'il ne peut la faire déposer dans l'allège qui, au même moment, fait des bonds désordonnés.

L'atterrissage des marchandises dans l'allège est également fort délicat par mer agitée. Soit parce qu'elle est à fond plat, soit parce qu'elle est légère, celle-ci n'est que bien rarement immobile. Le chef de panneau doit commander la manœuvre de telle manière que la palanquée atterrisse, soit quand l'allège amorce un mouvement descendant, soit quand ses mouvements sont faibles, entre deux effets de houle. Si elle atterrit au moment où l'embarcation remonte, le « coup de raquette » qui en résulte risque fort de causer des dommages aux marchandises qui composent la palanquée, ou à celles qui sont dans l'allège, ou à l'allège elle-même [18]. Pour se faire une idée de la violence du choc possible à l'atterrissage, il suffit de penser que l'allège peut faire des bond verticaux de trois mètres le long du navire. Le chef de panneau attend parfois plusieurs minutes le moment favorable pour faire descendre la palanquée. Pour ce faire, il observe la

15. Sur la Côte occidentale d'Afrique, en rade foraine, la houle, très ample, arrive à provoquer aux navires mouillés à proximité les uns des autres et évités parallèlement, un roulis de telle amplitude que de la passerelle d'un des navires, on peut voir le fond des cales du navire voisin.

16. En rade foraine de Dông Hói, nous avons vu, au cours d'un chargement de fûts vides, une palanquée prendre subitement des mouvements d'une telle amplitude qu'elle a pu faire un tour complet autour du mât de charge.

17. Un trop fort roulis est un motif courant d'arrêt du travail en rade.

18. Cas de grosses pièces métalliques débarquant dans des jonques ou autres allèges en bois.

houle qui vient, pour prévoir les mouvements de l'allège et ordonner, s'il estime qu'il en a le temps, une manœuvre très rapide des treuillistes qui, seule, permettra l'atterrissage avant que l'embarcation ne recommence à monter à la lame.

Des débarquements sur rade agitée impliquent des avaries nombreuses qui ne vont pas sans poser parfois de délicats problèmes de responsabilité (par exemple la dislocation d'un emballage, par suite d'un choc de l'élinguée contre le navire, avarie produite en principe sous la responsabilité du bord, qui favorisera des vols ultérieurs qui auront lieu bien après la livraison sous palan, c'est-à-dire sous une responsabilité peut-être différente).

Le retour de l'allège au port présente les mêmes difficultés que l'aller, à ceci près que l'embarcation est plus basse sur l'eau et que, si elle ne comporte pas de cales fermées, elle embarquera davantage de paquets de mer. Les lames devront être attaquées en conséquence.

La livraison de la marchandise s'effectue par l'acconier au destinataire, en échange d'un « bon à livrer » que le représentant à terre de la compagnie a remis à celui-ci contre le connaissement accompli ou, parfois, contre simple paiement d'avance des frais divers de débarquement (acconage, taxes portuaires, etc.). Le destinataire porte sur le bon à livrer ou sur le connaissement s'il le détient encore, les réserves relatives aux dommages apparents. Bons à livrer ou connaissements font retour à la compagnie qui prend alors connaissance des réserves.

Dès que l'agent de la compagnie connaît les manquants (par colis entiers) et les excédents, il adresse à tous les ports d'escale du voyage, des états généralement appelés « Bulletins de recherche ». Les différentes agences ou les consignataires échangent des renseignements qui permettent souvent de retrouver des marchandises que l'on croyait perdues. Les connaissements portent d'ordinaire une clause qui autorise la compagnie à ne pas reconnaître les manquants avant un certain délai (30 à 60 jours), pour lui laisser le temps de procéder, avec ses diverses agences, à l'échange des bulletins de recherche. Sur la demande du réceptionnaire, un « bon de reste à délivrer » lui est remis, bon qui sera échangé contre un « bon de manquant définitif » si, à l'expiration du délai, les marchandises qui en font l'objet ne sont pas retrouvées.

*
* *

Avant de terminer cette rapide description des opérations matérielles qu'effectue le transporteur sur allèges, voyons comment s'opère pratiquement le pointage des marchandises embarquées et débarquées.

Au moment où la marchandise passe des mains du capitaine dans celles de l'acconier, un pointage contradictoire a lieu, entre pointeurs de ce dernier et ceux de la compagnie ou du bord, afin de déterminer le cas échéant dans quelle phase du transport maritime s'est produit tel manquant ou telle avarie. Ce pointage a lieu en rade, dans presque tous les cas [19], que l'on suppose, avec une fraction notable de la Doctrine et de la Jurisprudence, que la remise des marchandises entre les mains de l'acconier libère l'armateur de toute obligation, ou que le capitaine reste responsable de sa cargaison jusqu'à livraison à terre. Dans la première éventualité, le pointage servira à fixer le montant du dommage et l'identité du responsable que le réclamateur assignera à défaut d'arrangement amiable ; dans la seconde éventualité, il permettra d'établir les bases sur lesquelles l'armateur appellera peut-être l'acconier en garantie.

Pour être efficace, le pointage doit être minutieux et les colis examinés un à un. Car s'il est aisé de parler d'avaries apparentes et d'avaries non apparentes, il est plus difficile de distinguer certaines traces d'effraction peu visibles mais qui n'en confèrent pas moins le caractère apparent au dommage. Telle caisse dont une planche est clouée avec des pointes d'apparence plus neuve que celles des autres planches révèle presque à coup sûr un vol : or, ce détail ne peut frapper que des pointeurs exercés qui ont la possibilité d'examiner attentivement les colis. Un tel examen est possible à quai ; il est parfois obtenable des pointeurs sur les allèges en rade. Mais, d'une façon générale, nous pouvons affirmer qu'il est irréalisable sur allèges, le long du bord, car s'il était pratiqué, il aurait pour conséquence de retarder considérablement les opérations de débarquement : le capitaine ne pourrait tolérer un tel retard qui doublerait ou même triplerait la durée de l'escale [20].

Un pointage minutieux et pouvant garantir les droits légitimes de l'acconier est irréalisable dans la plupart des cas, à cause des conditions matérielles dans lesquelles il est fait. Il suffit de se représenter certains types d'allèges (boats, jonques, chelingues, etc.) où l'espace disponible est très restreint et dont l'équipage, tout en s'efforçant de se tenir en équilibre, doit empêcher que les colis ne tombent à la mer. Nous voyons mal une bascule placée sur une de ces allèges roulant et tanguant

19. Il est parfois évité dans les cas où l'armateur lui-même procède au débarquement sur allèges. Mais la possibilité de faire jouer les clauses d'exonération ou de limitation de responsabilité des connaissements pour la phase qui suit la livraison sous palan est, à elle seule, un impérieux motif de pointage le long du bord.

20. Le règlement du wharf de Cotonou prévoit expressément la possibilité d'examiner un à un les colis au débarquement sur rade. Mais il s'agit là d'une disposition qui n'est pratiquement pas respectée.

comme on sait, et un pointeur en train de peser un à un des sacs de riz ou de sucre, ou de compter le nombre de bouteilles restantes dans une caisse qui en contenait à l'origine quarante-huit ou quatre-vingt-seize [21].

Seules les avaries très apparentes peuvent faire l'objet d'une reconnaissance sérieuse ; encore faut-il que l'examen des colis ne prenne pas trop de temps. Supposons, par exemple, qu'une cinquantaine de caisses soient contenues dans un filet. Par suite du roulis, la palanquée vient heurter violemment le flanc du navire. Il s'ensuit la dislocation d'une trentaine de caisses. La reconnaissance détaillée de tels dommages pourra prendre près d'une heure. Les pointeurs, aussi bien ceux du bord que ceux de l'acconier, ne pourront pas l'effectuer avant le retour à quai, d'autant plus que s'il y a mauvaise mer, des accidents de ce genre peuvent se produire dix ou vingt fois dans un seul après-midi. Aussi, le pointage consiste-t-il le plus souvent en un simple comptage du nombre de colis débarqués ou embarqués.

Ce comptage permettra de savoir que sur les dix milles colis manifestés à destination du port considéré, il n'en est débarqué que neuf mille neuf cent trente, par exemple. Faute d'indication des marques — il n'est évidemment pas possible de songer à pointer les marques et les numéros de chaque colis — il sera difficile de savoir si, sur les neuf mille neuf cent trente colis débarqués, il n'y en a pas dix qui proviennent par erreur d'un lot destiné au port suivant. Si les compagnies de navigation insèrent dans leurs connaissements des clauses leur permettant de disposer d'un délai pouvant atteindre soixante jours pour rechercher les colis manquants dans les différents ports d'escale du voyage, c'est parce qu'elles n'ignorent pas que dans presque chaque port, il y a ce qu'il est convenu d'appeler « des différences en plus ou en moins par rapport au manifeste ».

21. C'est la raison pour laquelle le pointage s'effectue le plus souvent à bord (même dans les cas où l'acconage est réglementé par arrêté) et non sur allèges, ce qui est illogique puisque le changement de responsabilité n'intervient pas avant le dépôt de la palanquée sur l'embarcation.

L'arrêté du 19 mai 1951 réglementant l'activité du wharf de Cotonou, qui prévoit le droit pour celui-ci d'examiner les colis un par un, mentionne expressément dans son article 8, alinéa 2°, que le pointage se fait « à bord » : l'article 9, paragraphe premier du règlement d'exploitation du wharf de Lomé, s'exprime ainsi : « Le wharf ... envoie un ou plusieurs pointeurs à bord du navire. »

Le pointage s'effectue également à bord dans le port de Tamatave où l'acconage est effectué par la Régie des chemins de fer de Madagascar.

Cette situation est encore plus nette dans les ports du Maroc où l'acconage fait l'objet d'un monopole absolu de droit, et où, pourtant, le rôle de l'acconier finit sous le palan au débarquement. Le hissage, la descente des palanquées et toutes les manipulations en cale du navire sont effectués par des équipes recrutées à terre par l'armateur. Malgré cela, le pointage contradictoire est effectué non pas à bord, mais à terre, tout au moins à Mogador, ce qui est encore plus surprenant.

La difficulté de pointage exact des lots chargés en vrac, tels que ceux de bois débité, est insurmontable en rade. Il en est de même des lots dont les attaches ont sauté au cours des opérations de chargement et de déchargement et qui deviennent ainsi des lots en vrac (par exemple, des colis de fers en bottes ou de tôles en paquets).

Devant de telles difficultés, que fait notre pointeur ?

Il est placé d'ordinaire sur le pont [22]. Il dispose de feuilles de pointage de types variant avec les entreprises. Ces feuilles portent en général des colonnes ou un quadrillage dans lesquels est porté le nombre de colis contenus dans chaque palanquée. Chaque fois que la chose est réalisable, la feuille de pointage porte les marque des colis [23]. Le total des chiffres inscrits sur les feuilles d'allèges représente le nombre total de colis débarqués de la cale.

Les colis portant des traces évidentes de dommages sont mis à part et, en fin de journée ou de demi-journée, font l'objet d'un constat contradictoire porté sur un bordereau de réserve émargé par le responsable de la manutention en rade pour le compte de l'acconier et par le second capitaine pour le compte du bord. Ces bordereaux de réserve mentionnent des renseignements beaucoup plus complets que ceux qui figurent sur les feuilles de pointage [24], renseignements qu'il est possible de recueillir puisque le constat est minutieusement effectué. Ils portent le numéro et les marques du colis en litige, précisent la nature des marchandises, les quantités restantes s'il y a des manquants partiels [25], une description sommaire des dégâts s'il y a lieu (telle qu'une proportion de mouille ou de moisissure, l'indication d'emballages déchirés, disloqués ou flasques, etc.). Les manquants totaux [26] ou par colis entiers, constatés en fin de débarquement, sont établis par différence entre les quantités manifestées et les quantités reçues sous palan. Mais l'acconier qui, d'ordinaire, n'a pas à connaître les quantités manifestées, n'émarge que pour un nombre de colis reçus et non pour une différence.

Les dommages non apparents ne pourront évidemment pas être constatés sur l'allège [27].

22. Parfois dans l'allège.

23. Ce qui est possible quand il débarque un nombre important de colis identiques, par exemple mille sacs de riz de même marque.

24. C'est la raison pour laquelle la jurisprudence dominante n'admet pas la validité des feuilles d'allèges pour établir l'étendue et les circonstances du dommage.

25. Manquants dans un colis dont il reste au moins l'emballage ou le cerclage.

26. Manquants de colis dont il ne reste aucune trace. En matière d'assurances, on appelle « manquant total » la non-livraison de tout un lot.

27. Ils ne pourront d'ailleurs pas être constatés à quai dans les délais légaux, car l'acconier n'a ni le droit d'ouvrir les colis d'apparence intacts ni la possibilité d'établir les quantités manquantes, puisqu'il est censé ignorer ce que doit contenir chaque colis. Seul le destinataire ou son transitaire possède les feuilles de poids ou de mesures nécessaires.

Lors de la livraison ou de la prise en charge à terre, le comptage s'opère suivant des procédés qui varient avec les ports. A titre d'exemple, citons le pointage « à la baguette », très couramment employé en Extrême-Orient pour le comptage des sacs. Chaque fois qu'un coolie va chercher un sac, il prend au passage une baguette que lui remet un pointeur. Au retour, alors qu'il a le sac sur l'épaule, il remet sa baguette à un autre pointeur. En fin d'opération, le nombre de baguettes déposées par les coolies indique le nombre exact de sacs manipulés. Ce procédé très simple donne des résultats excellents.

Un état différentiel, ou état de litiges, est dressé en fin d'opération. Il précise les différences qui apparaissent entre les quantités reçues et les quantités manifestées. Le contenu de cet état n'engage pas forcément la responsabilité de l'acconier ou celle de l'armateur, car le manifeste peut contenir des erreurs, mais surtout parce qu'après enquête dans les différents ports touchés par le navire au cours du voyage, on retrouve souvent tout ou partie des colis manquants.

Au cours de cette description des opérations matérielles du transport sur allèges, nous avons insisté sur un certain nombre de faits qui se rapportent beaucoup plus au travail sur rade foraine ou mal abritée qu'aux opérations concernant des navires sur coffres en eau calme, car c'est là le cas le plus fréquent dans les ports de l'Union française [28].

Le transport sur allèges est presque inconnu dans les ports métropolitains, et peu pratiqué dans nos grands ports d'outremer tels qu'Alger, Oran, Tunis, Casablanca, Agadir, Dakar, Conakry, Douala, Pointe-Noire, Libreville, Tamatave, Djibouti, Saïgon, Haïphong, Nouméa, Papeete, etc. Il est fréquent, par contre, dans des ports secondaires tels que Mazagan et Mogador en Afrique du Nord, Lomé et Cotonou et divers petits ports de la Côte occidentale d'Afrique, Port-Gentil au Gabon, tous les ports de Madagascar, à l'exception de celui de Tamatave, tous ceux d'Indochine, à l'exception de ceux de Saïgon et de Haïphong. Or, ces ports secondaires possèdent des mouillages de navires soit en rade foraine, soit dans des rades mal abritées [29]. Dans l'ensemble de l'Union française, le travail sur allèges en eau calme est rare. Nous ne croyons donc pas avoir montré le transport sur allèges sous un jour trop sombre et tendancieux. Notre

28. Et contrairement à ce qui se passe dans certains pays, tels que l'Angleterre (avec le port de Londres) et l'Allemagne (avec le port de Hambourg).

29. Depuis 1951, l'acconage sur allèges à Abidjan se fait en eau calme, mais disparaîtra dès août 1955, pour faire place à un acconage plus rationnel à quai.

tableau des opérations reflète une réalité quotidienne que nos magistrats et certains de nos auteurs ignorent.

Nous nous permettrons de terminer ce premier titre en rappelant que, dans presque tous les ports secondaires de l'Union française où le transport sur allèges est fréquent sinon la règle, les conditions locales ne sont pas aussi favorables que dans les grands ports. Les entreprises spécialisées dans la manutention des marchandises transportées par mer, possédant une main-d'œuvre exercée et des cadres compétents, sont fort rares — d'où nombreux monopoles de fait — la main-d'œuvre est le plus souvent chapardeuse et peu consciencieuse, le matériel portuaire et flottant médiocre, la surveillance trop relâchée. Les lots sont très fractionnés — il n'est pas rare de voir une cargaison de mille colis appartenir à plus de cent destinataires différents — les marques surchargées, résultat de la réexpédition au cabotage de colis réceptionnés dans les ports principaux par d'importantes maisons de commerce. Là encore, il ne s'agit que de cette réalité de tous les jours qu'il ne faut jamais perdre de vue si l'on veut avoir une idée objective du transport des marchandises sur allèges dans l'Union française.

TITRE II

PROBLEMES JURIDIQUES SOULEVES PAR L'ACCONAGE SUR ALLEGES

ACCESSOIRE D'UN CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME CONSTATE PAR CONNAISSEMENT

Selon la Doctrine et la Jurisprudence, la loi du 2 avril 1936 — nous le verrons bientôt — ne s'applique pas à l'ensemble du contrat de transport maritime, mais seulement à ce qu'il est convenu d'appeler « la phase purement maritime du transport ».

Toujours suivant ce courant d'idées, l'activité de l'acconier sur allèges — comme de tout acconier — s'exerce donc tantôt à l'intérieur, tantôt à l'extérieur du domaine de cette loi.

Il nous faudra d'abord fixer les limites d'application de la loi. Quand ces limites seront connues, nous aborderons successivement l'examen des problèmes de responsabilité considérés dans le présent titre qui se posent à l'intérieur, puis en dehors de son champ d'application.

D'où le plan adopté :

CHAPITRE PREMIER. — *Le transport sur allèges est-il soumis à la loi du 2 avril 1936 ?*

CHAPITRE II. — *Etude des problèmes juridiques concernant les opérations faites par l'acconier sur allèges mais régies par la loi du 2 avril 1936.*

CHAPITRE III. — *Etude des problèmes juridiques concernant les opérations faites par l'acconier en dehors du domaine d'application de la loi du 2 avril 1936.*

CHAPITRE PREMIER

LE TRANSPORT SUR ALLEGES EST-IL SOUMIS A LA LOI DU 2 AVRIL 1936 ?

Avant la promulgation de la loi de 1936, le transport maritime était réglementé par les titres VI à VIII du livre II du Code de commerce. Presque toutes les règles y figurant ont toujours été considérées par la Jurisprudence comme des dispositions facultatives [1].

En fait, les transports maritimes étaient réglés par les clauses des connaissements. Celles-ci ne conservaient que les règles légales considérées comme d'ordre public — les fins de non-recevoir et les courtes prescriptions par exemple — et abandonnaient les autres dispositions du Code, désuètes pour la plupart [2]. Fondées sur le principe de l'autonomie de la volonté (art. 1134 du Code civil), les clauses des connaissements des principales compagnies de navigation comprenaient surtout de prétendues stipulations conventionnelles, exonérant de responsabilité l'armateur dans presque tous les cas où elle pouvait être engagée [3].

Ces clauses imprimées n'étaient en aucune façon débattues entre les parties et faisaient du contrat de transport maritime sous connaissement un véritable contrat d'adhésion.

Pour protéger les contractants de l'armateur, la Jurisprudence de la fin du XIX[e] siècle avait émis, dans plusieurs jugements et arrêts, cette idée que le contrat de transport maritime comprend trois phases : une phase préliminaire allant de la remise des marchandises par le chargeur à la disposition de la compagnie

1. Ripert, *Traité de droit mar.*, 4[e] éd., t. II, n° 1345-1346 *bis* et 1408 ; Sauvage, *Manuel pratique du transport des marchandises par mer*, p. 16 à 18.

2. La règlementation du contrat d'affrètement dans le Code de commerce n'est autre que celle de l'ordonnance de 1681 qui se contentait elle-même de codifier des usages antérieurs. *Cf.* également Péquin : *Chargement et déchargement des marchandises transportées par mer*, p. 20, note 1.

3. Ce qui a fait dire au juge Charles Parker But, de la Cour de l'Amirauté anglaise, résumant les clauses des connaissements : « Vous me paierez le fret et me remettrez votre marchandise. Quant à moi, je vous la rendrai si je veux. » (Scapel (P.), *La Nouvelle Législation sur les transports de marchandises par mer*, p. 14.)

jusqu'à la mise en cale du navire, une phase principale et essentiellement maritime comprenant le voyage proprement dit, et enfin une dernière phase englobant toutes les opérations qui se succèdent après l'arrivée du navire au port de destination pour aboutir à la livraison des marchandises au réceptionnaire porteur du connaissement. Cette théorie jurisprudentielle reçut le nom de « Théorie du sectionnement du contrat de transport maritime [4] ». En application de cette théorie, des tribunaux refusèrent d'appliquer les clauses élisives des connaissements à la première et la troisième phases, en considérant que seule la phase purement maritime était réglée par les dispositions conventionnelles du connaissement et par les règles du Code de commerce concernant le contrat d'affrètement.

C'est ainsi que la cour d'appel d'Aix et les juges consulaires de Marseille posèrent, dans une série d'arrêts et de jugements, le principe d'après lequel les manquants ou avaries constatées à la livraison sont présumés s'être produits au cours d'une des phases non maritimes du transport, par conséquent non soumises à l'application des clauses des connaissements et aux fins de non-recevoir spéciales au droit maritime [5].

La Cour de cassation réagit contre cette tendance en rappelant que, malgré les diverses opérations qui concourent à l'exécution du transport maritime, il n'y avait qu'un seul contrat, constaté par le connaissement [6].

Par opposition à la théorie précédente, cette nouvelle théorie défendue par la cour suprême et adoptée sans trop de réticences par l'ensemble de la Jurisprudence jusqu'en 1936, fut appelé la « Théorie de l'unité du contrat de transport maritime ». Aux termes de cette théorie, toutes les opérations qui précèdent et qui suivent le transport maritime effectué dans les cales du navire, et en particulier le transport sur allèges, sont considérées comme parties intégrantes du contrat de transport, soumises à la réglementation des titres VI à VIII du livre II du Code de commerce et aux clauses insérées dans le connaissement.

Ce nouveau courant de Jurisprudence donnait satisfaction aux armateurs au détriment des chargeurs et réceptionnaires des marchandises, mais avait l'avantage de serrer de plus près la réalité, et reflétant cette idée maîtresse que l'armateur, en recevant du chargeur une marchandise pour qu'elle soit remise

4. V. l'intéressante chronique de M. Ripert au *D.M.F.*, 1950, p. 471 et suiv.

5. Tr. comm. Marseille, 19-12-1919, confirmé par Aix, 22-12-20, et Tr. comm. Marseille également confirmé par Aix, 28-1-1922, cités par Scapel, *op. cit.*, p. 16.

6. Cass., 14-2-1922, *R.I.D.M.*, XXXIV, 101 et note Ripert. Dans le même sens, Cass., 24-3-1925, *D.H.*, 1925, 328 et 15-6-1926, *D.H.*, 1926, 454, et 10-5-1927, *D.H.*, 1927, 449. Voir également Tr. comm. Alger, 25-3-1925, *Dor. sup.*, 3, 370 ; Tr. civ. Tunis, 22-4-1926, *Dor. sup.*, 4, 697 ; Cass., 13-11-1928, *S.*, 1929-1-51, ainsi que note Ripert sous Cass., 3-5-1946, *D.*, 1947-J.-381.

au porteur du connaissement à la destination prévue, la prend en charge et en conserve la garde juridique jusqu'à ce que la livraison soit effective. En confiant sa marchandise à l'armateur, le chargeur désire qu'elle soit remise au destinataire et rien d'autre : toute interprétation différente de la volonté du chargeur revient à violer le principe de l'autonomie de la volonté auquel on se réfère pourtant pour défendre certaines idées auxquelles il n'a jamais songé.

Afin de protéger les parties les plus faibles à ce contrat d'adhésion que constituait le contrat de transport maritime, la Conférence internationale de Bruxelles de 1924, issue elle-même d'une série d'échanges de vues antérieurs, termina ses travaux par la rédaction d'une convention dont le but essentiel est de soumettre le transport maritime à un régime légal autoritaire et non plus facultatif, prévoyant de justes motifs d'exonération de responsabilité de l'armateur, et interdisant indirectement les clauses élisives ou limitatives de responsabilité dont le bien-fondé s'avère sérieusement contestable. Cette convention précise implicitement [7] dans son article premier, paragraphe *e*, qu'elle s'applique pendant « le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire », et expressément, dans son article 7, « qu'aucune disposition de la présente convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans son contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, *antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer* ».

La loi du 2 avril 1936 [8], dont le but est d'introduire dans notre législation interne les principes élaborés à Bruxelles et qui, d'après ses propres termes, est d'ordre public [9], précise dans son article premier, paragraphe premier, qu'elle s'applique « seulement depuis la prise en charge des marchandises sous palan jusqu'à leur remise sous palan au destinataire ».

Le législateur français de 1936, en précisant plus rigoureusement les bornes du domaine de la loi que ne l'avaient fait les membres de la Conférence de Bruxelles, a voulu éviter des erreurs d'interprétation. Malheureusement, cette précision dans les termes est inopportune. Le sens de l'expression « sous palan » variait suivant les usages des ports ; il fallait que la

7. Elle ne précise pas qu'il s'agit de ses limites d'application, mais donne la définition de l'expression « transport de marchandises » qui en fait l'objet.

8. *J.O.* du 11-4-1936 ; également Ripert, *Traité droit mar.*, 4e éd., t. II, n° 1346, et nombreuses références de Doctrine en note.

9. Voir Ripert., *Traité dr. mar.*, 4e éd., t. II, n° 1346 *bis*.

Jurisprudence en donnât une interprétation précise. D'autre part, la livraison sous palan s'opère rarement au destinataire à quai et exceptionnellement sur allèges le long du bord. Il y a donc, le plus souvent, contradiction entre les termes « sous palan » et « au destinataire », contradiction d'autant plus regrettable qu'elle procède d'une confusion entre la notion de « remise », simple opération matérielle, et de « livraison », acte juridique qui met fin au contrat.

Dès 1936, on a exhumé la vieille théorie dite du sectionnement du contrat de transport maritime en déclarant que la loi impérative s'était prononcée en faveur de cette ancienne conception qui réduisait le transport maritime à une deuxième phase limitée au seul séjour des marchandises à bord du navire [10]. Mais il fallut se mettre d'accord sur le sens exact de l'expression « sous palan » et c'est à ce premier travail que s'attaquèrent les tribunaux. Il s'agissait notamment de savoir si la livraison sous palan s'entendait dans l'allège le long du bord, ou à quai le long de l'allège, ou dans l'allège le long du quai.

Pour interpréter l'expression « sous palan [11] », la Jurisprudence antérieure à la loi de 1936 se fondait quelquefois sur les usages des ports [12] mais, dans l'ensemble, l'assimilait à l'expression *along side*, c'est-à-dire hors du navire le long du bord [13], au moment où le réceptionnaire s'empare de la palanquée pour ôter l'élingue. Une définition très nette en avait été donnée par le tribunal de commerce d'Alger qui précisait dans un jugement du 5 août 1927 [14] que « l'expression livrer sous palan à destination doit être entendue en ce sens que la livraison de la marchandise s'effectue le long du bord, au moment où le palan abandonne la marchandise ».

La Jurisprudence dominante de ces quinze dernières années a conservé cette interprétation pour l'appliquer strictement à l'article premier de la loi de 1936 [15].

10. Voir Ripert, *Traité droit mar.*, 4e éd., t. II, nº 1800 et suivants.

11. V. *Dor.*, 15, 301 et suivantes.

12. Par exemple, livraison sur le pont : voir Marseille, 25-11-1866, *Journ. Marseille*, 1869-I-306 ; Nantes, 6-1-1872, *Rec. Nantes*, 1872-I-18 ; Marseille, 19-7-1910, *R.I.D.M.*, XXVI, 511 et 4-6-1918, *R.I.D.M.*, XXXI, 269 ; Anvers, 27-11-1901, *R.I.D.M.*, XVII, 497 ; Gand, 28-8-1909, *R.I.D.M.*, XXV, 538 ; Gênes, 8-6-1910, *R.I.D.M.*, XXVI, 241.

13. Voir Nantes, 15-7-1908, *R.I.D.M.*, XXIV, 344 ; Alger, 5-8-1927, *Dor. sup.*, 5, 430 ; Trib. d'Alexandrie, 10-1-1925, *Dor.*, 10, 183 ; Sète, 19-5-1932, *Dor. sup.*, 10, 312. Pour la définition de la clause *along side*, voir Haute-Cour de justice d'Angleterre, 17-5-1920, *R.I.D.M.*, XXXIII, 132.

14. *Dor. sup.*, 5, 430.

15. L'allusion aux palans se trouvait déjà dans les règles de La Haye — dont est issue la Convention de Bruxelles de 1924 — qui, dans son art. 1er, § *e*, déclarait que « le transport des marchandises couvre le temps écoulé depuis la réception des marchandises au palan du navire jusqu'à leur débarquement du palan du navire ». Lors de la Conférence de Londres de 1922, cette rédaction avait fait l'objet de critiques, non pas à cause de l'équivoque qui pouvait naître dans le cas de

Un arrêt de la cour de Paris du 10 juillet 1944 [16] confirmant un jugement du tribunal de commerce de la Seine du 27 mai 1943, s'exprime de la façon suivante :

« Considérant que cette disposition parfaitement claire fait manifestement ressortir que le texte maritime de droit étroit cesse d'être en vigueur lorsque la marchandise a quitté le bord du navire au port de destination, soit pour être déposée à quai, soit, lorsque cette opération est impossible directement dans certains ports, pour être déposée dans un chaland... »

Cette décision fut soumise à la censure de la Cour de cassation qui la confirma par son arrêt du 8 juin 1948 [17]. Il s'agissait, en l'espèce, d'un débarquement sur allèges dans une rade de Madagascar.

Dans un autre arrêt du 16 mai 1949 [18] qui a eu un grand retentissement, la Cour suprême a jugé que les usages locaux ne pouvaient contredire les dispositions de la loi définissant le transport maritime. Elle cassa donc un arrêt de la cour d'Aix qui avait admis la responsabilité de l'acconier pour avarie produite en cours de hissage de la palanquée dans la cale, c'est-à-dire avant la livraison sous palan telle que nous venons de la définir.

La Jurisprudence est maintenant bien fixée : la prise en charge et la livraison sous palan au sens de la loi du 2 avril 1936 se placent au moment où l'équipe qui se trouve dans l'allège, le long du bord, accroche ou décroche l'élingue du croc du palan [19]. Ainsi que le précise un jugement du tribunal de commerce du Havre en date du 12 mai 1952 [20] à propos d'un chargement, la prise sous palan doit être fixée au moment précis où le croc des engins du bord a saisi la palanquée et où s'établit un contact

transport sur allèges, mais parce que certains chargements ne s'effectuent pas au moyen des palans du navire (liquides en vrac, pondéreux chargés par bennes, bananes chargées par bandes porteuses, toutes marchandises chargées par des grues à quai ou par des grues flottantes. *Cf.* Marais, *Les Transports de marchandises par mer*, p. 24 à 25. Voir également Tr. comm. Marseille, 1-8-1939, *Dor. sup.*, 18, 39.

16. *S.*, 1945-2-16.

17. *D.*, 1948-J.-553 et note Ripert, et *D.M.F.*, 1949, p. 15 et 16.

18. *D.M.F.* 1949, p. 411 et *D.*, 1950, 629 et note Ripert, et *Gaz. Pal.*, 1949-2-178.

19. Cour d'appel de Rouen, 27-4-1950, *D.M.F.*, 1950, p. 481, et 17-5-1951, *D.M.F.*, 1952, p. 68 et 18-2-1954, *D.M.F.*, 1954, p. 592 ; Tr. de comm. de la Seine, 8-5-1951, *D.M.F.*, 1952, p. 92, et 3-12-1951, *D.M.F.*, 1953, p. 43, et 11-3-1952 (deux jugements), *D.M.F.*, 1953, p. 168 et 348, et 9-6-1952, *D.M.F.*, 1953, p. 651 ; Tr. de comm. de Marseille, 12-5-1950, *D.M.F.*, 1951, p. 37 ; Tr. de comm. du Havre, 19-6-1950, *D.M.F.*, 1951, p. 28 et 4-12-1951, *D.M.F.*, 1953, p. 44, et 12-5-1952, *D.M.F.*, 1952, p. 675, et 14-4-1953, *D.M.F.*, 1953, p. 458, et 19-12-1951, *D.M.F.*, 1953, p. 102.

Pour les liquides en vrac, voir Tr. de comm. de Rouen, 5-3-1951, *D.M.F.*, 1952, p. 216.

20. *D.M.F.*, 1952, p. 675.

direct et indiscutable avec le navire. Ce critère faisant intervenir cette notion de lien matériel avec le navire est utilisé fréquemment par les tribunaux pour justifier l'identité de situation entre le cas d'un navire accosté à quai et celui d'un navire qui travaille sur allèges. Les juges consulaires de Marseille ont estimé, dans un jugement du 12 mai 1950 [21], que la remise sous palan le long du bord, en rade sur allèges, doit être assimilée à la remise sous palan à quai.

Si les opérations de levage ne sont pas effectuées par les apparaux du bord, mais par une grue flottante, la loi de 1936 commence ou cesse de s'appliquer dès que la palanquée est déposée au fond de la cale du navire ou appréhendée par cette grue.

A notre connaissance, le transport sur allèges ne pose pas de problèmes pour les marchandises en vrac tels que les liquides, les grains et les minerais manipulés par pompages ou par élévateurs ; car ces opérations n'ont lieu qu'à quai. Pour les liquides, les allèges-citernes ne sont pas utilisées pour les courts transbordements des navires au quai, mais seulement pour des réexpéditions par voie fluviale ; le pompage des liquides peut être pratiqué sur des navires non accostés mais ce sont des pipe-lines munis de flotteurs qui vont prendre le liquide dans les citernes du navire. Il n'y a pas utilisation d'allèges [22].

Toutes ces décisions n'ont pas tenu compte de la contradiction qui existe si souvent entre les mots « livraison sous palan » et l'expression « au destinataire » et ont négligé cette dernière précision. L'arrêt du 16 mai 1949 précité de la Cour de cassation se réfère d'ailleurs à l'esprit dans lequel la Convention de Bruxelles a été élaborée pour interpréter la formule légale : « attendu que l'expression « remise sous palan au destinataire » employée par l'article premier (de la loi de 1936) pour marquer la fin du transport maritime doit s'entendre du moment où la palanquée, extraite du navire au moyen du palan, a été déposée en dehors du navire ; attendu que cette interprétation résulte tant de la Convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924 dont la loi du 2 avril 1936 poursuivait l'application à la législation française... ».

Un jugement du Tribunal de commerce de la Seine du 22 janvier 1953 [23] déclare de même que la Convention de Bruxelles et la loi de 1936 énoncent des principes identiques en termes différents.

21. *D.M.F.*, 1951, p. 37.

22. Pour les opérations concernant les transports de vins en vrac, *cf.* M. de Juglart, *J.C.P.*, 1953-1-1115 ; Emo, *Les transports de vin d'Algérie par navires-citernes*, *D.M.F.*, 1950, p. 55, et Donnat, *Etude sur le transport des vins en vrac*, 1950.

23. *D.M.F.*, 1953, p. 175.

Seule une décision du tribunal de commerce de Bordeaux apporte une note discordante parmi cette Jurisprudence unanime, en soutenant, le 2 mars 1953 [24], que la loi de 1936 ne cesse de s'appliquer que si la double condition de remise sous palan et de remise au destinataire est réalisée.

La Jurisprudence française, en excluant le transport sur allèges de l'empire de la loi de 1936, s'est conformée indiscutablement à l'esprit de la Convention de Bruxelles. Mais est-il logique d'assimiler la livraison sous palan à quai à la livraison sous palan sur allèges ? Nous ne le pensons pas. Le transport maritime, avec ses risques particuliers qui ne peuvent être comparés aux risques des autres modes de transport, n'est pas terminé le long du bord sur l'allège. Bien plus, les risques de mer menacent souvent bien davantage les marchandises quand elles sont dans l'allège que pendant leur séjour dans les cales du navire. On pourra objecter que les risques courus au cours du transport sur allège dans les limites d'un port bien abrité ne sont pas plus grand que ceux de la navigation intérieure. Nous rappellerons seulement que cette navigation des allèges en eau calme est fort rarement pratiquée dans les ports de l'Union française, c'est-à-dire dans les cas où, précisément, notre loi nationale sera appelée à jouer le plus souvent. Nous aurons d'ailleurs l'occasion de revenir plus longuement sur cette idée.

***

Les limites d'application de la loi de 1936 étant fixées, nous allons pouvoir étudier maintenant les diverses opérations qu'effectue l'acconier dans la phase régie par cette loi d'une part, dans les autres phases du transport d'autre part.

24. *D.M.F.*, 1953, p. 570 et note.

CHAPITRE II

ETUDE DES PROBLEMES JURIDIQUES CONCERNANT LES OPERATIONS FAITES PAR L'ACCONIER MAIS REGIES PAR LA LOI DE 1936

Toutes les opérations qui sont comprises entre la prise en charge sous palan et l'arrimage en cale du navire, ou bien entre le désarrimage en cale et la livraison sous palan dans l'allège, sont, nous l'avons vu, régies par la loi de 1936. Or, elles sont presque toujours effectuées par l'acconier. Au cours de cette brève période où la marchandise est en contact avec le navire, des avaries ou autres faits dommageables peuvent se produire. Pendant les manipulations en cale, une caisse contenant des marchandises fragiles est disloquée ; une palanquée mal faite laisse échapper un colis qui se brise en tombant au fond de la cale, sur le pont ou à la mer ; un arrimage défectueux met en contact des marchandises dégageant une forte odeur désagréable avec des denrées comestibles ; malgré l'habileté du treuilliste et le coup d'œil du chef de panneau, une élinguée vient heurter violemment le flanc du navire ou le fond de l'allège, des membres d'équipage ou des employés de l'acconier ou des tiers sont victimes d'accidents ; des avaries sont, enfin, causées à certaines parties du navire ou à l'allège.

A qui imputer la responsabilité de ces faits dommageables : est-ce au capitaine, qui est responsable de tout ce qui se passe à son bord et qui représente l'armateur mis en cause par la loi ? Ou est-ce à l'acconier qui exécute avec plus ou moins d'habileté les opérations qui lui sont confiées ?

Examinons successivement ce qui peut se passer :

— Au cours de l'arrimage et du désarrimage ;

— Au cours des autres manipulations dans la cale ou sur le pont ;

— Au cours de la montée ou de la descente des palanquées.

Section I

ARRIMAGE ET DESARRIMAGE EN CALE DU NAVIRE

L'arrimage, avons-nous dit, est une opération très importante, puisque de sa bonne exécution dépend la stabilité du navire à la mer et la conservation intacte de la cargaïson.

Avant la promulgation de la loi de 1936, de vives controverses s'étaient élevées à propos de la responsabilité du capitaine pour l'arrimage des marchandises. Jusque vers la fin du XIX[e] siècle, la Jurisprudence estimait que le capitaine était « l'arrimeur légal » du navire, seul responsable par conséquent des fautes commises par l'acconier préposé du navire pour ces opérations. Le tribunal de commerce du Havre, dans un jugement du 4 juin 1896 [1], s'exprimait ainsi : « Le capitaine est l'arrimeur légal du navire et c'est sous sa seule responsabilité que travaillent les personnes employées à l'arrimage. »

Un arrêt de la Cour de cassation du 31 décembre 1900 [2] déclara l'acconier responsable pour un cas où il y avait eu manifestement faute commerciale et, le 8 mars 1905 [3], la même Cour mit à la charge du capitaine un vice d'arrimage considéré comme une faute nautique susceptible de compromettre la stabilité du navire [4]. Par deux arrêts du 5 décembre 1910 [5], elle s'engageait définitivement dans une nouvelle voie en ne faisant plus de discrimination entre les fautes commerciales et les fautes nautiques et en rendant toujours le capitaine responsable de l'arrimage considéré comme un acte de sa fonction [6]. Toutefois, l'impossibilité pour le capitaine de connaître la nature exacte du contenu des colis [7] ou la faute des chargeurs [8] était suffisante pour l'exonérer de responsabilité.

Pour éviter toute contestation, les capitaines font établir des procès-verbaux de bon arrimage, dressés à destination par des arrimeurs-jurés [9]. Ces procès-verbaux, qui ne constituent d'ailleurs qu'une présomption d'arrimage correct en faveur du capi-

1. *R.I.D.M.*, XII, 290. Dans le même sens, *cf.* cour d'appel Rouen, 3-3-97, *R.I.D.M.*, XII, 673 ; Tr. comm. Marseille, 24-7-1902, *R.I.D.M.*, XVIII, 354.
2. *Rec. Havre*, 1901-2-88.
3. *R.I.D.M.*, XX, 687 et *D.*, 1908-I-358.
4. Sauvage, *Manuel pratique...*, n° 116, p. 184.
5. *S.*, 1910-1-132 et note Lyon-Caen. *Cf.* également Tr. comm. Marseille, 22-7-1919, *Journ. Marseille*, 1920-I-27.
6. L'armateur pouvait s'exonérer de responsabilité par une clause du connaissement, pour faute nautique du capitaine. Il le peut encore depuis 1936, en vertu de l'article 4 de la loi.
7. Anvers, 23-6-1905, *R.I.D.M.*, XXI, 646.
8. Tr. comm. Bordeaux, 27-6-1924, *Dor. sup.*, 2, 684.
9. Ripert, *Traité droit mar.*, 4[e] éd., t. II, n° 1509.

taine, peuvent être combattus par preuve contraire apportée par les réceptionnaires [10]. Et il a été jugé qu'une absence d'un tel procès-verbal emportait présomption de mauvais arrimage à l'encontre du même capitaine [11], ce qui semble excessif sauf au cas où il ressort des circonstances que le capitaine a volontairement évité son établissement.

La loi de 1936 fit cesser toute controverse en incluant les opérations d'arrimage dans la phase dite maritime du transport qu'elle régit impérativement. Le capitaine sait fort bien que l'acconier effectue une tâche très importante dont il est responsable et la surveille — ou la fait surveiller — de très près. Seule la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle de l'acconier pourrait être éventuellement retenue.

Le désarrimage en cale ne pose jamais la question de savoir s'il peut constituer une faute commerciale ou nautique, puisqu'il ne peut avoir pour conséquence de compromettre la stabilité du navire [12]. Il n'a pas soulevé de problème difficile et, depuis la loi de 1936, il est inclus dans la phase maritime qui le place toujours sous la responsabilité de l'armateur, sauf responsabilité délictuelle à retenir contre l'acconier.

Section II

MANIPULATIONS DIVERSES DANS LA CALE OU SUR LE PONT

Des avaries peuvent se produire au cours du déplacement effectué par les employés de l'acconier entre le lieu où les marchandises sont placées dans la cale et le lieu où se confectionne ou se décharge la palanquée. Au cours de ces manipulations, les accidents sont rares. Par contre, une palanquée mal faite — colis mal disposés par exemple — provoque des avaries fréquentes. Les colis peuvent faire une chute dans le fond de la cale, ou sur le pont, ou à la mer, ou peuvent se disloquer en subissant une pression anormale de l'élingue ou de colis voisins.

La loi de 1936 met à la charge de l'armateur les avaries possibles [13].

10. Rouen, 3-3-1897, *R.I.D.M.*, XII, 673.

11. Aix, 26-11-1906, *R.I.D.M.*, XXII, 484.

12. Si le simple fait de décharger une partie des cales nuisait à la stabilité du navire, ce serait la preuve que le plan de chargement est défectueux et non que le désarrimage a été mal fait.

13. Il a été jugé le 6-2-1952 par la cour d'appel de Rabat (*D.M.F.* 1953, p. 162) que l'acconier est seul responsable des avaries constatées à la livraison, lorsqu'il résulte du rapport de l'expert que les palanquées, trop chargées, ont provoqué l'éclatement des sacs. Mais la loi de 1936 n'est pas applicable au Maroc. La Con-

Les chargements en pontée, prohibés par la loi [14], ne peuvent jamais engager la responsabilité de l'acconier, puisque ce dernier n'arrime les lots que pour le compte du navire et en des emplacements prévus de façon très précise au cargo-plan établi par le capitaine.

Section III

HISSAGE ET DESCENTE DES PALANQUEES

C'est au cours de ces opérations que les avaries les plus fréquentes se produisent et que les problèmes de responsabilité sont les plus délicats. En effet, interviennent les mouvements du navire et ceux de l'allège, les réflexes du chef de panneau et des treuillistes, le fonctionnement des treuils, la résistance des palans et des élingues ou de tout autre matériel d'acconage.

Il a d'abord été jugé que le mauvais état de la mer en rade, si souvent à l'origine d'avaries [15], ne constituait pas un cas de force majeure. La Jurisprudence estime en effet que les caractères insurmontables et imprévisibles des événements doivent être réalisés en droit maritime comme en droit civil.

La cour d'appel de Rouen, dans un arrêt du 18 février 1954 [16], a décidé que la houle sur rade ouverte était parfaitement prévisible et nécessairement connue des capitaines qui en acceptent les risques en venant y décharger les marchandises. On ne saurait, dès lors, conclut la cour, lui reconnaître le caractère d'un événement présentant les caractères habituels susceptibles de constituer un cas de force majeure pouvant exonérer le transporteur maritime de responsabilité. Un jugement du tribunal de commerce du Havre du 12 juillet 1954 [17], a déclaré que la houle, dans le port de déchargement, ne constitue pas un cas de force majeure insurmontable, dès lors qu'elle constitue dans ce port une fortune de mer courante [18].

vention qui lie la Manutention marocaine au gouvernement chérifien prévoit expressément la responsabilité de l'acconier qui a la direction technique de toutes les opérations en cale des navires à quai.

14. *Cf.* Ripert, *Traité droit mar.*, 4e éd., t. II, n° 1498 et suivants, et Sauvage, *La Législation nouvelle des transports maritimes*, n° 59.

15. Voir la description des opérations sur rade, p. 47 et suivantes.

16. *D.M.F.*, 1954, p. 592 et suivantes. *Cf.* Tr. de comm. Marseille, 7-11-52, *D.M.F.* 1953, p. 456, pour des événements insurmontables mais prévisibles survenus à terre.

17. *D.M.F.*, 1954, p. 681 et suivantes.

18. Dans le même sens, Tr. comm. du Havre, 14-4-1953, *D.M.F.*, 1953, p. 438, et 17-2-1953, *D.M.F.*, 1953, p. 526. Comp. même tribunal, 26-12-1952, *D.M.F.*, 1953, p. 227, qui refuse de qualifier d'événement de force majeure une houle « qui n'a pas un caractère dangereux ».

De même, un tout récent arrêt de la cour d'Aix, en date du 18 janvier 1955 [19], a confirmé un jugement du tribunal de commerce de Marseille qui, le 6 juin 1951, s'exprimait ainsi :

« Attendu que ... les opérations de débarquement avaient dû être effectuées par gros temps de sud-ouest, le navire et les chalands d'embarquement roulant et tanguant violemment... Mais attendu qu'il est de règle que la force majeure et le cas fortuit ne peuvent être utilement invoqués que pour autant que l'événement auquel ce caractère est attribué s'est produit dans des circonstances soudaines que rien ne donnait à prévoir et auxquelles il était impossible de se soustraire... Attendu ... qu'il a été maintes fois jugé que n'avaient pas ce caractère de soudaineté, d'imprévisibilité et d'incoercibilité les accidents de la nature ... que, notamment, la houle, fût-ce même en rade du port de déchargement, ne constituait pas un cas de force majeure... »

La mouille par eau de pluie, produite en cours des opérations de chargement ou de déchargement, ne présente jamais un caractère de force majeure, même si elle est exceptionnellement violente. Le tribunal de première instance de Casablanca a estimé avec raison, dans son jugement du 29 décembre 1953 [20], que le capitaine doit prendre toutes mesures pour éviter cette mouille. Il doit, en effet, procéder à temps à l'obturation du carré de panneau, ne serait-ce que par une simple bâche tendue, ou bien soutenue par le croc du palan et formant toit. A plus forte raison, doit-il être responsable si, pour gagner du temps, il a ordonné la continuation du chargement malgré la pluie, car alors, il y a faute lucrative.

La Jurisprudence semble bien fixée dans ce sens.

Il résulte de ce qui précède que l'armateur est responsable des avaries dues aux mouvements du navire ou de l'allège, et il ne saurait être en principe reproché à un chef de panneau ou à un treuilliste de n'avoir pu manœuvrer assez habilement pour éviter des chocs violents. Mais que décider si la maladresse du treuilliste provoque des avaries — par exemple s'il laisse choir trop brutalement la palanquée dans une allège pourtant presque immobile, ou s'il fait heurter le pavois par la palanquée faute de l'avoir suffisamment hissée alors qu'il la voyait ? A notre avis, la responsabilité de l'armateur subsiste, sauf s'il y a faute intentionnelle susceptible d'engager la responsabilité délictuelle de ce treuilliste. La manœuvre de hissage incombe au capitaine qui, en laissant la manœuvre aux mains de l'acconier, accepte les risques éventuels de maladresse.

19. *D.M.F.*, 1954, p. 290 et note.
20. *D.M.F.*, 1954, p. 498.

Plus délicat est le problème de la responsabilité découlant de l'état défectueux des engins que le bord met à la disposition de l'acconier (treuils, palans, élingues, etc.).

Sauf au cas exceptionnel [21] où ce sont des grues flottantes qui servent d'engins de levage et dont l'intervention se place hors du domaine de la loi de 1936 puisqu'elle supprime le lien matériel qui unit la marchandise au navire, le capitaine doit mettre à la disposition de l'acconier les treuils, la force motrice (vapeur ou électricité), les palans et leurs crocs. Le petit matériel d'acconage, élingues de chanvre ou d'acier, filets, plateaux, etc., est fourni par l'acconier ou par le bord, suivant les usages des ports [22].

Le principe général est que le capitaine est responsable de tout ce qui se passe à bord, car il a la garde juridique du navire, apparaux compris. Ce principe a été consacré par quelques cours d'appel [23] mais il a été parfois jugé en sens contraire, par exemple par la cour de Bordeaux le 20 novembre 1923 [24], qui a fait jouer l'article 1384 du Code civil et la responsabilité du fait des choses contre l'acconier. Entre ces deux décisions extrêmes, se placent divers jugements et arrêts qui, par exemple, exonèrent le capitaine du fait des négligences des employés de l'acconier pour incendie à bord [25].

Une Jurisprudence moins ancienne admet que l'entrepreneur qui travaille à bord assure la garde juridique de ses employés. Le capitaine n'est donc pas responsable de leurs faits, sauf s'il y a faute de sa part [26]. Il a été également jugé que l'acconier avait la garde juridique des membres de l'équipage que le capitaine lui avait confiés pour l'aider à procéder aux opérations d'embarquement et de débarquement [27], et qu'il était responsable des dommages causés aux tiers par les manœuvres défectueuses exécutées à bord par ses employés [28].

21. Dans les ports de l'Union française tout au moins.

22. Il n'y a pas de règle en cette matière, ce qui est fort regrettable. Selon nous, c'est à l'acconier à fournir ce matériel. Les navires ont toujours à bord une provision d'élingues et de filets pour les petits ports où les acconiers en sont démunis ; la fourniture par le bord devrait être alors effectuée pour le compte de l'acconier, mais la responsabilité du capitaine devrait être engagée si ce matériel était en trop mauvais état pour accomplir avec une sécurité suffisante les opérations nécessaires.

23. Cour de Bruxelles, 26-1-1910, *R.I.D.M.*, XXV, 815 ; cour de Gênes, 16-6-1893, *R.I.D.M.*, IX, 302.

24. *Dor. sup.*, 2, 6.

25. Tribunal d'Empire allemand, 7-6-1909, *R.I.D.M.*, XXV, 663, cassant un arrêt du Tribunal supérieur hanséatique du 27-4-1908, *R.I.D.M.*, XXIV, 253, qui avait proclamé l'obligation légale de surveillance du capitaine.

26. Aix, 10-2-1926, *Dor. sup.*, 4, 280 ; Marseille, 16-10-1922, *Dor.* 1, 508 ; Cass. Turin, 5-4-1907, *R.I.D.M.*, XXIII, 125, confirmant cour de Gênes, 19-9-1904, *R.I.D.M.*, XX, 795 ; Nantes, 31-3-1924, *Dor. sup.*, 2, 412.

27. Cass. Req., 10-3-1909, *R.I.D.M.*, XXV, 168.

28. Tr. comm. Rouen, 25-6-1926, *Dor. sup.*, 4, 751.

Les accidents les plus fréquents proviennent de la rupture des palans ou des élingues. Ils donnent lieu à des difficultés. On peut se poser, en effet, la question de savoir si le capitaine est responsable puisqu'il s'agit d'un matériel qu'il a fourni, ou si la faute est imputable à l'acconier qui aurait dû vérifier l'état de ce matériel.

Dans le cas où il est manifeste qu'un entretien négligent des apparaux du navire est la cause de leur mauvais état, la responsabilité du capitaine est engagée. Mais que décider si l'entretien a été normal et si l'état apparent du matériel est correct ? Par un arrêt du 21 mars 1928 [29], la cour d'Alger a rendu l'acconier responsable car, dit-elle, il aurait dû vérifier l'état des apparaux utilisés [30]. Le tribunal de Marseille, dans son jugement du 19 mars 1906 [31], avait reconnu que le problème était compliqué du fait que la rupture avait presque toujours lieu au cours de la manœuvre et qu'il était alors bien difficile d'en déterminer l'origine.

La Jurisprudence française a eu plutôt tendance à appliquer la notion de garde juridique à l'encontre de l'acconier, en faisant jouer la présomption de faute de l'article 1384 du Code civil [32]. Un arrêt plus récent de la cour de Bruxelles du 24 février 1928 [33], tout en admettant le principe de la garde juridique provisoire de l'acconier, fit bénéficier celui-ci de l'exonération de responsabilité provenant du caractère caché du vice d'un crochet de palan [34].

Quelle a été la position de la Jurisprudence après la promulgation de la loi du 2 avril 1936 ? Les tribunaux de commerce de la Seine, du Havre et de Marseille ont estimé que l'origine des avaries se plaçant dans le domaine de la loi, l'armateur était responsable [35]. Un jugement du tribunal de commerce de la Seine du 24 décembre 1952 [36] est très caractéristique à cet égard, puisqu'il déclare l'armateur responsable du dommage causé à un colis se trouvant dans la cale du navire par suite de la rupture d'une élingue appartenant à l'acconier. En l'espèce, l'élingue, en

29. *Dor. sup.*, 6, 391.

30. Dans le même sens, Trib. de comm. d'Anvers, 14-4-1925, *Dor.*, 13, 71.

31. *R.I.D.M.*, XXI, 629.

32. Cass. civ., 21-9-1919, *D.*, 1922-1-25 (1re espèce).

33. *Dor.*, 19, 87 et note très intéressante.

34. Il est à remarquer d'ailleurs qu'une faute ou négligence du capitaine, si elle exonère l'acconier, peut aussi entraîner l'exonération de l'armateur s'il y a faute nautique. C'est ainsi que la Haute Cour de Justice d'Angleterre a jugé le 6-7-1923 (*Dor.*, 3, 212), à propos de la rupture d'un mât de charge auquel le capitaine aurait dû mettre une retenue supplémentaire, que la responsabilité de l'armateur n'aurait pu être engagée que si le mât de charge lui-même avait été en mauvais état ; car il y aurait eu alors assimilation à un cas d'innavigabilité du navire.

35. Tr. comm. de la Seine, 24-12-1952, *D.M.F.*, 1953, p. 210, et 8-7-1954, *D.M.F.*, 1954, p. 673 et note Georgiades ; Trib. comm. Le Havre, 26-12-1952, *D.M.F.*, 1953, p. 227 ; Trib. comm. Marseille, 27-11-1953, *D.M.F.*, 1954, p. 560.

36. *D.M.F.*, 1953, p. 210.

bon état apparent, s'était rompue avec une charge de neuf cents kilos, poids tout à fait normal pour une palanquée. Les juges consulaires de la Seine en ont conclu à la faute lourde de l'acconier mais en ont rendu responsable l'armateur qui répond de celui-ci.

Ainsi donc, ce n'est plus une question de fait, ou la notion de garde juridique qui semble influencer la Jurisprudence moderne, mais bien plutôt cette idée qu'à l'intérieur des limites d'application de la loi de 1936, le travail de l'acconier est effectué pour le compte du capitaine, en ses lieu et place.

En étudiant le problème des liens juridiques qui unissent l'acconier au capitaine, nous aurons l'occasion de retrouver cette idée et d'en faire la critique [37].

37. A Casablanca, où, nous le rappelons, la Manutention marocaine est responsable du hissage et de la descente des palanquées puisqu'en assurant la direction technique, l'acconier est responsable de tous les dommages pouvant se produire au cours de ces manœuvres, sauf faute du capitaine (à quai seulement).

Voir cour d'appel Rabat, 5-12-1951, *D.M.F.*, 1953, p. 43, et 3-2-1953, *D.M.F.*, 1953, p. 456 ; et 5-5-1953, *D.M.F.*, 1954, p. 172. *Cf.* Tr. consulaire des U.S.A. à Casablanca, 27-5-1952, *D.M.F.*, 1953, 587, exonérant l'acconier.

CHAPITRE III

ETUDE DES PROBLEMES JURIDIQUES CONCERNANT LES OPERATIONS FAITES PAR L'ACCONIER EN DEHORS DU DOMAINE D'APPLICATION DE LA LOI DU 2 AVRIL 1936

C'est au cours de cette phase que se place le transport sur allèges proprement dit puisque, nous l'avons vu, la loi du 2 avril 1936 est censée ne pas s'appliquer au-delà des palans du navire.

Au début du présent chapitre, nous avons exposé les données principales du problème : nous les reprenons brièvement.

Au cours des années qui ont précédé la loi de 1936, la Jurisprudence appliquait au transport sur allèges du navire au quai, les règles légales des titres VI à VIII du livre II du Code du commerce, ainsi que les stipulations contenues dans les clauses des connaissements. La loi de 1936 a sectionné le transport maritime en trois phases puisqu'elle ne s'applique qu'au cours de celle où un lien matériel unit la marchandise au navire. Avant et après cette phase où la loi s'applique, et en particulier au transport sur allèges, quel régime juridique appliquer ? Qui le réceptionnaire devra-t-il actionner le cas échéant pour obtenir réparation des dommages ?

Deux conceptions s'affrontent : pour ceux qui estiment que la loi de 1936 a réduit le transport de caractère maritime à la seule phase qu'elle régit, le transport sur allèges qui précède ou qui suit cette phase ne sera pas soumis au droit maritime légal ou conventionnel, mais à un autre régime juridique qu'il faudra déterminer. Pour les partisans du maintien de la théorie de l'unité du contrat de transport maritime qui considèrent que la loi de 1936 a sectionné le contrat, non pas dans sa nature même, mais seulement pour imposer un régime juridique spécial à une partie du transport maritime, le régime antérieur (règles du Code de commerce relatives à l'affrètement et clauses des connaissements) s'applique au transport sur allèges.

Les tenants de la théorie de l'unité prétendent que les réceptionnaires devront agir dans les délais prévus à l'article 435 du Code de commerce, qu'ils pourront se voir opposer la prescription annale de l'article 433 ainsi que les diverses clauses limitatives

ou élisives de responsabilité des connaissements. Autrement dit, pour la première et la troisième phases du transport maritime, les marchandises subissent le sort qu'elles partageaient avant la loi de 1936.

Cette solution ne donnait pas satisfaction aux défenseurs des réceptionnaires — ou plus souvent des banques ou des assureurs [1]. Le compromis auquel avaient abouti les membres de la Conférence de Bruxelles, et que la loi de 1936 a adopté, fut jugé insuffisant puisqu'il maintenait le régime antérieur pour les opérations qui sont la source la plus fréquente de dommages. Ils trouvèrent la solution dans le sectionnement légal du contrat de transport et dans l'ancienne construction jurisprudentielle de l'action directe du réceptionnaire contre l'acconier. Désormais, l'acconier n'est ni un transporteur, ni un entrepreneur qui commence ou termine le transport maritime. Il ne pourra plus bénéficier des clauses du connaissement, des limitations ou exemptions de responsabilité du droit maritime et ne pourra plus opposer la prescription annale et les fins de non-recevoir des articles 433 et 435 du Code de commerce. Il répondra personnellement et directement des dommages survenus au cours du transport sur allèges.

Nous examinerons successivement ces deux conceptions et en ferons la critique. Mais, compte tenu de la complexité du problème, nous serons obligé d'avancer lentement et, à chaque progrès réalisé, nous nous arrêterons pour considérer le chemin parcouru avant de poursuivre notre étude.

Avant d'aborder de front les problèmes essentiels — nature juridique du contrat d'acconage et du transport sur allèges et nature juridique des liens qui unissent l'acconier aux parties au contrat de transport maritime — nous jugeons préférable d'examiner au préalable deux questions avec lesquelles il importe de se familiariser : le mode de désignation de l'acconier et la clause des connaissements, dite « clause de livraisons sous palan » ou « clause de débarquement d'office ».

Section I

QUI DESIGNE L'ACCONIER SUR ALLEGES ?

Dans quelques cas, rares d'ailleurs, l'acconier chargé de prendre livraison des marchandises le long d'un navire mouillé en rade ou amarré sur coffre, est désigné par le réceptionnaire

1. Presque toujours les transports maritimes font l'objet d'assurance contractée par le chargeur au cas de vente caf par exemple, ou par le destinataire au cas de vente fob. Les banques qui pratiquent le crédit documentaire peuvent être également intéressées par les litiges portant sur les marchandises transportées par mer.

lui-même. Il y a alors la livraison sous palan au destinataire, à laquelle ont certainement songé nos législateurs de 1936 quand ils ont été appelés à voter l'article premier de la loi du 2 avril. L'acconier effectue pour le compte du destinataire une opération matérielle de transport et de réception des marchandises, et, jouant alors le rôle de mandataire de celui-ci, met fin au contrat de transport maritime en effectuant l'opération juridique de prise en charge. Il conserve les droits de son mandant en prenant les réserves qui s'imposent, conformément à l'article 8 de la loi de 1936, et accomplit le connaissement [2] que lui a confié le réceptionnaire.

Cette situation implique généralement que le réceptionnaire reçoive une quantité assez importante de marchandises et qu'il puisse traiter avec un acconier susceptible de fournir assez de moyens matériels pour réceptionner la marchandise à la cadence de livraison du navire, ou qu'il les possède lui-même.

Mais, dans la plupart des cas, il n'en est pas ainsi et il ne peut pas en être ainsi. L'acconier est alors choisi par la compagnie. Cet acconier peut être l'agent ou le consignataire du navire lui-même, ou bien un entrepreneur indépendant, appartenant ou non au même groupe financier que l'armateur.

Dès l'arrivée au port de destination, un des principaux soucis du capitaine est de tout mettre en œuvre pour que l'escale soit la plus courte possible. La rapidité des manipulations améliorera ou consolidera le résultat financier du voyage et permettra de respecter l'horaire du programme, condition essentielle au bon renom de la compagnie sur la ligne. Pour cela, le capitaine et l'agent à terre doivent faire en sorte que l'embarquement et le débarquement soient rondement menés, sans nuire toutefois au soin qui doit toujours être apporté à la manipulation des marchandises, autre condition essentielle à la bonne réputation de l'armement [3].

Parmi les diverses causes susceptibles de retarder ou de ralentir les opérations et sur lesquelles la compagnie peut agir, se placent en tout premier lieu la carence ou le retard du destinataire à venir prendre livraison de sa marchandise le long du bord [4], et le manque de compétence ou de moyens de l'acconier. Quand un navire débarque sa cargaison à quai, la compagnie

2. S'il ne l'a pas accompli au moment de prendre le bon à livrer dans les bureaux de la compagnie ou du consignataire.

3. Dans les ports touchés par des navires de diverses compagnies faisant les mêmes lignes, les destinataires pourront être amenés à demander aux expéditeurs d'éviter telle compagnie dont l'acconier travaille mal.

4. Nous supposons évidemment que la compagnie ne s'est pas engagée à livrer la marchandise à quai (hypothèse bien peu fréquente dans les transports sous connaissement), car, alors, le destinataire n'a pas à venir prendre la marchandise sous palan.

peut disposer en principe des grues que le port lui loue. De toutes manières, les mats de charge du navire pourront être utilisés. Le stevedore ou l'acconier n'a pas besoin d'un matériel important pour travailler. Par contre, au cas de débarquement sur rade, l'acconier doit avoir un nombre d'allèges suffisant [5] pour suivre la cadence de déchargement du bord qui dispose normalement d'autant d'engins de levage — mats de charge — que de cales et d'ouvriers spécialisés connaissant particulièrement bien leur métier [6]. Dans les ports de l'Union française où se pratique l'acconage sur allèges, les entreprises possédant un matériel convenable et une main-d'œuvre adaptée aux besoins sont rares. Les risques de carence ou de retard des réceptionnaires sont beaucoup plus à craindre que pour les débarquements à quai et les acconiers peuvent être médiocres. La compagnie aura le plus grand intérêt à traiter avec un entrepreneur sérieux qui, pouvant compter sur sa clientèle et par conséquent sur un important tonnage régulier, n'hésitera pas à faire des dépenses d'acquisition et d'entretien de matériel nécessaires, et à recruter des cadres compétents.

D'autres considérations entrent en jeu : pour qu'un réceptionnaire puisse venir prendre livraison sous palan des marchandises qui lui sont destinées, il faut que tous les colis d'une même palanquée lui appartiennent. Bien plus, il faut qu'il réceptionne un nombre de palanquées successives assez important, car, sans cela, les allèges de chaque destinataire devraient constamment manœuvrer pour se placer sous le palan suivant les marques des lots. Et nous rappelons que, dans les ports de l'Union française où les débarquements sont effectués sur rade, ces lots sont souvent très fractionnés. Pour obtenir ces résultats et en faisant abstraction des lots trop petits pour remplir une allège, il faudrait procéder, en cale, à un tri suivant les marques. Ceci serait matériellement impossible à faire à cause de l'espace restreint dont dispose la main qui confectionne les palanquées, et prendrait tellement de temps que la durée de l'escale serait doublée ou peut-être même triplée.

Les débarquements de lots entiers par palanquées successives ne sont pas toujours possibles. L'arrimage, dans le port de charge, s'effectue dans un certain ordre établi d'après le cargo-plan. La règle consiste à charger successivement tous les colis appartenant à un même lot. La place de ces lots, dans la cale,

5. Pour un débarquement à trois cales d'un seul navire mouillé sur rade à deux milles du port, l'acconier doit disposer d'environ huit allèges de 50 tonnes et de deux remorqueurs pour « étaler » la cadence de déchargement du navire. Si l'acconier ne dispose pas de remorqueurs — cas du port de Dông-Hói par exemple — il devra mettre en service une quinzaine d'allèges de 15 à 20 tonnes.

2. Voir les manœuvres des chefs de panneau et des treuillistes pour le travail sur rade foraine ou mal abritée ; voir *supra*, p. 37 et suiv.

est fonction de leur volume, de leur nature, de leur facilité relative à s'arrimer, des voies d'accès à ménager. Les marchandises d'un même lot sont chargées par tranches verticales ou par tranches horizontales suivant les cas.

Au débarquement, l'ordre de désarrimage est souvent très différent de l'ordre d'arrimage. D'ordinaire, le déchargement s'effectue par plans horizontaux, ce qui permet des manipulations plus rapides parce que plus commodes, et qui évite les accidents que pourraient causer l'écroulement des plans verticaux plus ou moins ébranlés au cours du voyage. Les lots chargés verticalement seront forcément fractionnés lors du déchargement. Si, par exemple, mille caisses ont été chargées les unes après les autres, il est fort possible qu'elles seront débarquées en plusieurs tranches séparées par des lots étrangers. Et, le plus souvent, les petit lots seront mélangés dans une même palanquée.

Ce problème se pose avec beaucoup moins d'acuité à quai, ne serait-ce qu'à cause de la plus grande place disponible qui facilite grandement la reconnaissance des colis et leur arrimage par marques sur le terre-plein ou dans les entrepôts.

Les compagnies de navigation, qui connaissent fort bien ce fait, insèrent généralement dans leurs connaissements une clause, telle que celle que nous relevons dans le connaissement de la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis (article 4 des conditions particulières) :

« Le capitaine n'est pas obligé de livrer toutes les marchandises à la fois. Il a la faculté d'en faire la livraison par séries, au fur et à mesure du débarquement. »

On retrouve cette formule dans de nombreux connaissements.

La solvabilité de l'acconier est une considération qui intervient également et qui donne à l'armateur une raison de plus de ne pas vouloir que « n'importe qui » vienne prendre livraison sous palan des marchandises. Dans l'état actuel de la Jurisprudence, une compagnie n'est jamais sûre qu'elle ne répondra pas des pertes et des avaries imputables à l'acconier. De même, un commandant ne confiera pas la manœuvre de ses treuils à n'importe quel treuilliste, surtout s'il s'agit de treuils électriques dont le maniement est toujours plus délicat que celui des treuils à vapeur. Il n'aimera pas voir travailler à bord des équipes susceptibles d'être mal encadrées [7].

Enfin, signalons que beaucoup d'armements ou de consignataires tiennent à avoir leurs propres acconiers, pour bénéficier de ristournes diverses ou pour pouvoir facturer à leurs clients les frais d'acconage à un tarif supérieur à celui qui est en vigueur

7. Dans les ports secondaires de l'Union française, il est souvent difficile de recruter des chefs d'équipe honnêtes et une main-d'œuvre pas trop chapardeuse.

entre acconier et armateur. Il y a là une pratique fréquente qui constitue parfois les recettes les plus substantielles des agences. La communauté d'intérêts qui lie l'armateur à l'acconier facilite d'ailleurs les règlements amiables des litiges, toujours préférables aux recours à la justice.

***

Toutes les raisons que nous venons d'exposer expliquent pourquoi les armateurs ont intérêt à désigner l'acconier.

Or, en principe, quand un navire arrive au port, et si la livraison doit se faire sous palan (cas général), l'agent ou le consignataire doit aviser les destinataires afin que ceux-ci puissent prendre toutes dispositions pour venir appréhender leurs lots le long du bord, en temps voulu. S'il y a carence du destinataire, le capitaine doit faire acheminer à ses frais et risques la marchandise jusqu'au quai, ou demander en justice l'autorisation de la débarquer après mise en demeure du défaillant.

C'est pour éviter cela que les compagnies de navigation insèrent dans leurs connaissements la clause dite « de livraison sous palan » ou « de débarquement d'office » que nous allons examiner.

Section II

LA CLAUSE DE DEBARQUEMENT D'OFFICE [8]

Cette clause se trouve pratiquement dans tous les connaissements français et étrangers. Le libellé varie avec les armements mais, en termes parfois différents, elle autorise toujours le capitaine ou la compagnie à débarquer d'office, dans tous les cas, et malgré les usages contraires des ports, les marchandises entre les mains d'un acconier de son choix, ou de l'agent, ou du consignataire, aux frais et risques de cette marchandise. Presque toujours, il est précisé que ce débarquement d'office pourra être effectué sur allèges.

Citons l'article 4 du connaissement de la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis : « ... Le capitaine et la compagnie se réservent expressément le droit d'effectuer, soit par eux-mêmes, soit par toutes personnes de leur choix, dans tous les cas, quelles que soient les conditions de réception ou de livraison

8. Voir Ripert, *Tr. dr. mar.*, 4e éd., t. II, n° 1522 *bis*, 1522 *ter* et 1526 ; S. Péquin : *Chargement et déchargement des marchandises transportées par mer*, 1954, p. 131 à 145 ; Bérard, thèse, Aix, 1951, imprimée, p. 174 et suiv. et 196 et suiv. ; note sous Anvers, 30 juin 1923, *Dor.*, 4, 198 et suiv. ; *Annales de droit commercial*, 1897, p. 483 ; note sous Rabat 19 février 1924, *Dor.* 7, 351.

(à bord ou sous palan), la prise à terre ou en allèges de la marchandise à l'embarquement, sa mise à terre ou en allèges ... au débarquement, le tout aux frais, risques et périls de la marchandise. »

La règle 4 du connaissement de sortie de France est ainsi conçue : « Le navire a le droit de ... transborder les marchandises, ... de les transporter dans des allèges (pontons ou chalands) pour les charger et les décharger ... » Elle est complétée par une clause des conditions particulières variables avec les armements. Par exemple, elle est complétée par les articles 2 et 3 du connaissement de la Compagnie Worms et C° de la façon suivante :

ART. 2 : « La réception, le chargement, le déchargement et la livraison des marchandises sont faits par le capitaine aux frais et risques de la marchandise ... quels que soient les usages des ports. »

ART. 3 : « Par dérogation expresse à tous usages, règlements et conventions, le capitaine conserve le droit incontesté de faire, aux frais, risques et périls de la marchandise, charger, décharger, transborder, mettre en ... chalands ... de jour, de nuit, dimanches et jours fériés ... »

L'article 10 des conditions particulières du connaissement de la Compagnie France-Navigation stipule que « les réceptionnaires sont tenus de prendre livraison dès l'arrivée du navire. Faute par eux de se présenter pour y procéder, le capitaine a le droit de décharger d'office, sans mise en demeure, aux frais et risques de la marchandise », mais l'article 7 des mêmes conditions précise que « dans tous les cas ... le capitaine aura toujours le droit de transborder ou de faire transborder les marchandises sur chalands ou embarcations, de les déposer ou de les faire déposer ... le tout aux frais de la marchandise ... Dans les ports à barre, le capitaine est autorisé à décharger la marchandise en rade, en dehors de la barre, aux frais et risques de la marchandise ».

L'article 11 des conditions particulières du connaissement F.M. (France mise à bord) de la Compagnie des Messageries Maritimes est libellé de la façon suivante : « Les frais et risques d'embarquement, de débarquement et de transbordement, et ceux de séjour à terre ou à flot, sont, dans tous les cas, à la charge de la marchandise, même si elle supporte des droits de stationnement, de gardiennage ou autres. Mandat est donné au capitaine et à la compagnie de choisir, s'il y a lieu, des entreprises d'embarquement, de débarquement ou de transbordement, ou des dépositaires publics ou privés. Leur responsabilité cesse au moment de la mise à la disposition du destinataire sous palan, ou de la transmission de la marchandise aux dits entrepreneurs

ou dépositaires. Ils ont la faculté, soit de livrer sous palan, soit d'opérer eux-mêmes ou de faire opérer le débarquement et de déposer la marchandise en mains tierces, le tout suivant les convenances de temps et de lieu, laissées à leur appréciation, et sans qu'il y ait obligation pour eux d'aviser le destinataire. »

Cette clause, qui autorise le capitaine à débarquer d'office la marchandise sans aviser le destinataire ni le mettre en demeure [9] a été déclarée licite par les tribunaux [10] sous certaines conditions qui ont été dégagées par la Jurisprudence de la fin du XIX^e^ et du début du XX^e^ siècle. Ces conditions peuvent se résumer ainsi : si la clause prévoit le débarquement d'office seulement en cas de carence du réceptionnaire, il faut que celui-ci soit effectivement défaillant. S'il se présente à temps et avec des moyens suffisants pour suivre la cadence de débarquement du navire, la clause ne joue pas [11]. Si le réceptionnaire ne se présente pas alors que le navire arrive de nuit ou au cours d'un jour chômé, la clause ne joue que si elle prévoit expressément ce cas. Sinon, elle ne s'applique que s'il y a carence du réceptionnaire pendant les jours ouvrables, aux heures habituelles de travail [12]. Si ces conditions sont réalisées, le capitaine peut faire jouer la clause de débarquement d'office sans avis préalable au destinataire [13] et aux frais de celui-ci [14].

9. Anvers, 5 juillet 1905, *R.I.D.M.*, XXIII, 544 ; Le Havre, 24 novembre 1896, *R.I.D.M.*, XII, 466.

10. Références citées par RIPERT, *Tr. dr. mar.*, 4^e^ éd., t. II, n° 1526, note 3 ; entre autres : Cass. civ., 17 novembre 1886 (deux arrêts), *D.*, 88-I-113 et note LEVILLAIN et *S.*, 87-I-425 ; et 26 avril 1926, *D.H.*, 1926, 348 ; *Dor. sup.* 4, 529 ; *Gaz. Pal.*, 26 juin 1926 ; Cass. Req., 12 mars 1923, *Dor.*, 3, 358 et note MORILLOT.

11. Marseille, 30 juin 1882, *Rec. Marseille*, 1882-I-215 ; Rouen, 23 février 1884, *Rec. Havre*, 1884-2-92 ; Marseille, 26 juillet 1887, *R.I.D.M.*, III, 205, confirmé par Aix, 30 janvier 1888, *R.I.D.M.*, III, 569 ; Le Havre, 10 janvier 1888, *R.I.D.M.*, III, 576 ; Marseille, 5 mars 1890, *R.I.D.M.*, V, 669 ; Cass. Req., 10 juin 1890, *R.I.D.M.*, VI, 8 ; Le Havre, 2 mars 1893, *R.I.D.M.*, VIII, 680 ; Rennes, 24 mai 1892, *R.I.D.M.*, XIV, 43 ; Le Havre, 18 mars 1899, *R.I.D.M.*, XV, 108 ; Tr. de comm. Rouen, 2 avril 1901, *R.I.D.M.*, XVI, 798 ; Cour du Lord-Maire de Londres, 20 juillet 1887, *R.I.D.M.*, III, 330 et So-og Handelsret (Danemark), 18 juin 1884, *R.I.D.M.*, II, 357.

12. Le Havre, 9 janvier 1883, *Rec. Havre*, 1883-I-29 ; Rouen, 29 février 1884, *Rec. Havre*, 1884-2-92 ; Le Havre, 13 mars 1888, *R.I.D.M.*, III, 706 ; Cass. Req., 10 juin 1890, *R.I.D.M.*, VI, 8, rejetant pourvoi contre jugement précédent ; Marseille, 17 novembre 1897, *R.I.D.M.*, XIV, 142, et 6 avril 1898, *R.I.D.M.*, XIV, 240 ; Trib. maritime de Copenhague, 5 novembre 1890, *R.I.D.M.*, VIII, 407 ; *cf.* également Le Havre, 27 décembre 1898, *R.I.D.M.*, XIV, 794, admettant la clause permettant le débarquement d'office dans tous les cas. Pour le débarquement de nuit, comme de jour, *cf.* Tr. de comm. Rouen, 11 février 1898, *R.I.D.M.*, XIII, 776.

13. Le Havre, 24 novembre 1896, *R.I.D.M.*, XII, 466 ; Anvers, 5 juillet 1905, *R.I.D.M.*, XXIII, 544 ; Tr. supérieur hanséatique, 13 juin 1906, *R.I.D.M.*, XXII, 341 ; voir cependant *contra :* Tr. civil Tunis, 23 février 1894, *R.I.D.M.*, X, 508.

14. Marseille, 16 avril 1885, *R.I.D.M.*, I, 126 ; Le Havre, 16 février 1886 ; *Rec. Havre*, 1886-I-101, et 13 avril 1887, *Rec. Havre*, 1887-I-139 ; Douai, 10 janvier 1889, *R.I.D.M.*, IV, 529 ; Le Havre, 5 novembre 1889, *R.I.D.M.*, V, 495 ; Dunkerque, 25 mars 1890, *R.I.D.M.*, VI, 150 ; Tr. comm. Rouen, 26 janvier 1894, *R.I.D.M.*, IX, 736.

Le capitaine ne pourra pas réclamer de surestaries au destinataire en invoquant la perte de temps que celui-ci lui a causée par sa défaillance, ou son retard, puisqu'il a en mains les moyens d'éviter ce retard en faisant jouer la clause [15]. A plus forte raison ne peut-il les réclamer s'il a effectivement débarqué d'office la marchandise [16].

Enfin, il a été maintes fois jugé qu'il serait contraire à l'ordre public de laisser le capitaine débarquer lui-même la marchandise — par exemple de la faire acheminer vers le port sur allèges — puis l'abandonner sur le quai en la laissant exposée aux vols et aux intempéries [17]. La responsabilité du capitaine serait également engagée s'il l'avait laissé débarquer sans précautions [18].

Sur les bases que nous venons de définir, la clause de débarquement d'office peut être valablement utilisée par le capitaine qui peut ainsi éviter de nombreux retards ou contretemps, et qui permet à la compagnie de bénéficier des multiples avantages que lui procure le choix d'un acconier [19].

Mais l'armateur désire en outre qu'elle l'exonère de tous risques de pertes ou d'avaries survenues au cours du débarquement et jusqu'à la remise au destinataire porteur du connaissement. Autrement dit, il veut que cette clause lui permette de procéder en même temps à l'opération matérielle du débarquement de la marchandise et l'acheminement jusqu'au quai, et à cette opération juridique qu'est la livraison et qui le libère définitivement de ses obligations nées du contrat de transport. C'est la raison pour laquelle cette clause est également appelée : clause de livraison sous palan [20] qui, nous l'avons vu, a pratiquement le même sens que la clause *along side* [21].

Dans certains connaissements, la clause stipule à la fois que la livraison aura lieu sous palan, et que le réceptionnaire devra obligatoirement laisser le capitaine débarquer la marchandise. Il y a là une contradiction évidente. Dans d'autres connaisse-

15. Tr. comm. Rouen, 29 janvier 1892, *R.I.D.M.*, VII, 675 ; Dunkerque, 27 décembre 1892, *R.I.D.M.*, VIII, 536 ; Le Havre, 27 mars 1893, *R.I.D.M.*, VIII, 684 ; Tr. civil Tunis, 23 février 1894, *R.I.D.M.*, X, 508 ; Le Havre, 23 juillet 1894, *R.I.D.M.*, X, 415 ; Marseille, 5 avril 1899, *R.I.D.M.*, XV, 811 ; Le Havre, 26 juin 1900, *R.I.D.M.*, XVI, 47 ; Marseille, 29 mars 1901, *R.I.D.M.*, XVI, 674 ; voir cependant *contra* Chambre des Lords, 16 décembre 1892, *R.I.D.M.*, VIII, 702.

16. Le Havre, 28 août 1893, *R.I.D.M.*, IX, 511.

17. Cass. 10 juin 1890, *D.* 1893-I-97 et note *S.* 1896-I-341 ; Douai, 10 janvier 1889, *R.I.D.M.*, IV, 529 ; Rouen, 29 novembre 1892, *R.I.D.M.*, VIII, 299 ; Dunkerque, 27 décembre 1892, *R.I.D.M.*, VIII, 536 ; Marseille, 11 février 1897, *R.I.D.M.*, XIII, 371 ; Le Havre, 3 avril 1906 ; *R.I.D.M.*, XXII, 38 ; Dunkerque, 24 mai 1912, *R.I.D.M.*, XXVIII, 332.

18. Marseille, 14 mai 1912, *R.I.D.M.*, XXVIII, 754.

19. Voir p. 66 et suiv.

20. Voir Bérard, thèse, Aix, 1951, imprimée, p. 175.

21. Voir *supra*, p. 53.

ments, il n'est fait mention que du débarquemet d'office et non pas de la livraison sous palan, ce qui est plus logique.

Dans les clauses sous palan qui prévoient le débarquement d'office au seul cas de carence du réceptionnaire, l'exonération de l'armateur peut se justifier par cette idée que le réceptionnaire est en faute ou que le débarquement d'office est fait exclusivement pour son compte et dans son intérêt.

La véritable intention de l'armateur perce beaucoup mieux dans le libellé des clauses sous palan insérées dans les connaissements modernes et qui prévoient le débarquement d'office dans tous les cas, c'est-à-dire même si le destinataire peut et veut prendre livraison sur allèges le long du bord.

Il s'est posé la question de savoir dans quelle mesure l'armateur pouvait s'exonérer totalement de responsabilité pour une partie importante de l'exécution du contrat par lequel il s'est obligé à délivrer une marchandise à telle personne déterminée ou à son ordre.

Une partie de la Jurisprudence de la fin du XIX[e] siècle et quelques décisions isolées du début du XX[e], tout en reconnaissant le droit pour le capitaine de faire débarquer d'office la marchandise par l'acconier de son choix, ont maintenu sa responsabilité jusqu'à la livraison effective au destinataire [22]. Une des dernières décisions dans ce sens fut un jugement du tribunal de commerce d'Anvers du 30 juin 1923 [23] qui déclare que le capitaine reste « comptable des marchandises jusqu'à leur remise au destinataire ... et tenu d'en assurer leur conservation ». Parallèlement à ce courant de Jurisprudence, l'idée d'accorder à la clause toute la valeur espérée par les armateurs, faisait son chemin. De nombreuses décisions admirent l'exonération complète du capitaine après débarquement [24] et l'influence d'un arrêt de la chambre civile de la Cour de cassation du 17 novembre 1886 [25] fut décisive.

22. Rouen, 17 août 1882, *Rec. Havre*, 1882-2-220 ; Le Havre, 20 février 1883, *Rec. Havre*, 1883-I-60 ; Rouen, 29 août 1883, *Rec. Havre*, 1883-2-227 (cassé par Cass. 17 novembre 1886, *R.I.D.M.*, II, 389) ; Le Havre, 11 mars 1884, *Rec. Havre*, 1884-I-182, et 22 septembre 1885, *Rec. Havre*, 1885-I-187, et 3 novembre 1885, *Rec. Havre*, 1885-I-194, et 14 janvier 1886, *R.I.D.M.*, I, 609, et 20 décembre 1886, *R.I.D.M.*, II, 681 ; Dunkerque, 24 mai 1912, *R.I.D.M.*, XXVIII, 352 ; Anvers, 20 novembre 1920, sous Bruxelles, 25 avril 1921, *R.I.D.M.*, XXXIII, 138.

23. *Dor.*, 4, 198 et intéressante note.

24. Voir nombreuses références dans note sous Anvers, 30 juin 1923, précitée et notamment Aix, 5 juin 1913, *R.I.D.M.*, XXIX, 370 ; Poitiers, 28 mars 1922, *R.I.D.M.*, XXXIV, 594 ; Marseille, 13 juin 1923, *Dor. sup.*, I, 31, cour de Gênes, 22 novembre 1898, *R.I.D.M.*, XIV, 365, et 8 juin 1910, *R.I.D.M.*, XXVI, 241 ; tribunal de Gênes, 5 janvier 1920, *R.I.D.M.*, XXXIII, 969 ; Cass. Turin, 16 juillet 1921, *R.I.D.M.*, XXXIV, 1295, et 20 mars 1923, *Dor.*, 4, 380 ; Anvers, 18 février 1922, *R.I.D.M.*, XXXIV, 330 ; Tr. sup. hanséatique, 9 juin 1900, *R.I.D.M.*, XVI, 87 ; et 13 décembre 1903, *R.I.D.M.*, XIX, 589, et 4 juillet 1910, *R.I.D.M.*, XXVII, 364.

25. *R.I.D.M.*, II, 389, cassant Rouen, 29 août 1883, *Rec. Havre*, 1883-2-227.

La Cour de cassation, dans un arrêt du 26 avril 1926 [26] confirma un arrêt du 13 avril 1920 de la cour de Rennes [27] qui exonérait de responsabilité l'armateur pour incendie survenu après un débarquement d'office sur allèges. Le tribunal de commerce de Marseille jugea dans le même sens le 24 janvier 1936 [28] pour un débarquement d'office sur chelingue en rade de Pondichéry.

Cependant, la Jurisprudence maintenait la responsabilité de l'armateur si, après débarquement, la compagnie continuait à surveiller les marchandises ou les entreposait dans ses magasins, moyennant paiement de taxes de gardiennage [29].

Donc, au cours des années qui ont précédé la loi de 1936, la Jurisprudence admettait, dans l'ensemble, la cessation de responsabilité de l'armateur à partir de la livraison sous palan.

*
* *

La loi de 1936 applicable, nous l'avons dit, aux opérations d'embarquement et de débarquement proprement dits, fut déclarée incompatible avec la clause de débarquement d'office tout au moins entre la cale et le palan le long du bord.

L'important arrêt de la cour de Paris du 10 juillet 1944 que nous avons eu l'occasion de citer [30] et dont la Cour de cassation a rejeté le pourvoi le 8 juin 1948, a confirmé que la clause de débarquement d'office était valable mais seulement après la livraison sous palan. L'arrêt de rejet s'exprime ainsi : « Attendu que ... le pourvoi fait grief à l'arrêt attaqué d'avoir rejeté la demande pour le motif que l'accident s'était produit après le déchargement sur rade, et qu'une clause de débarquement d'office exonérait la compagnie après le déchargement, alors qu'au moment où l'accident s'est produit, le transport maritime n'était pas terminé, et qu'en conséquence la Compagnie des Messageries Maritimes ne pouvait utilement invoquer une clause d'irresponsabilité interdite par l'article 9 de la loi du 2 avril 1936;

» Mais attendu que l'article premier (ne s'applique que de palan à palan) ; or, attendu d'une part qu'il résulte des constatations de l'arrêt attaqué que l'accident ... a eu lieu après le déchargement ... en rade ... sur allèges ... et que le chaland a coulé ... Attendu qu'en conséquence des circonstances et stipulations ainsi relevées, c'est à bon droit que l'arrêt attaqué a

26. *Revue Scapel*, 1926, p. 149.
27. *R.I.D.M.*, XXXII, 353.
28. *Dor. sup.*, 14, p. 169.
29. Tr. comm. Marseille, 30 novembre 1917, *R.I.D.M.*, XXXI, 141 ; Tr. comm. Anvers, 5 janvier 1922, *R.I.D.M.*, XXXIII, 442, et 10 janvier 1922, *R.I.D.M.*, XXXIII, 446.
30. *Supra*, p. 54, et *S.*, 1945-2-16.

estimé que les Messageries Maritimes pouvaient opposer à l'expéditeur la clause d'irresponsabilité stipulée au connaissement ... ».

Le tribunal de commerce du Havre a admis de même l'irresponsabilité de l'armateur après la livraison sous palan, dans un jugement du 9 novembre 1948 [31] en ces termes : « Attendu que la Compagnie Commerciale Sangha Oubangui était porteur d'un connaissement soumis aux dispositions de la loi du 2 avril 1936, aux termes desquelles la responsabilité du transporteur cesse dès la livraison sous palan ... Attendu que le navire ne saurait être tenu pour responsable des vols et manquants qui se produisent après remise de la marchandise sous palan ... ».

Remarquons en passant que ce tribunal fait dire à la loi de 1936 ce qu'elle n'a jamais dit. Cette loi précise qu'elle ne s'applique pas au-delà de la livraison sous palan au destinataire, et non que la responsabilité de l'armateur cesse dès la livraison sous palan. C'est la clause de débarquement d'office qui fait cesser la responsabilité de la compagnie de navigation à ce stade, et seulement dans l'opinion dominante.

La Jurisprudence des pays qui ont adhéré à la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 est dans le même sens [32].

Pour ceux qui pensent que la loi de 1936 s'applique au transport sur allèges, la clause de débarquement d'office est automatiquement frappée de nullité par la loi. Nous ne connaissons pas de décisions dans ce sens si ce n'est le jugement du tribunal de commerce de Bordeaux du 2 mars 1953 que nous avons déjà cité [33], et qui subordonne la fin de l'application de la loi de 1936 à la double condition de remise sous palan et de remise au destinataire.

Mais pour quelles raisons la clause de débarquement d'office libère-t-elle ainsi l'armateur ? Le contrat de transport maritime implique la remise de la marchandise au destinataire prévu au connaissement. Tant que la livraison n'est pas effective entre les mains du destinataire, le contrat de transport maritime n'est pas terminé et, par conséquent, l'obligation de l'armateur, et partant sa responsabilité, subsistent.

La Jurisprudence et les auteurs ont fait appel à diverses notions, pour justifier l'irresponsabilité de l'armateur après le palan du navire. On peut classer les diverses tendances en deux groupes :

31. *D.M.F.*, 1949, p. 289 et suiv.

32. Pour la Belgique, voir note sous cour d'appel d'Alexandrie, 16 mai 1934, *Dor.*, 30, 187 et suiv. ; et tr. comm. Anvers, 27 octobre 1931, *Dor.*, 26, 185 ; cour de Bruxelles, 14 octobre 1927, *Dor.*, 19, 84 (alors que les règles de La Haye étaient applicables), et tr. comm. Anvers, 8 juin 1931, *Dor.*, 30, 128.

Pour l'Angleterre, voir Scrutton, *The Contract of affreightment as expressed in charter parties and bills of lading*, 15e édit., Londres, 1948, p. 160 et 161.

33. *Supra*, p. 56, et *D.M.F.*, 1953, p. 570.

— Pour certains, l'armateur n'est plus responsable des marchandises après la livraison sous palan parce que l'acconier, aux termes de la clause de débarquement d'office, peut accomplir pour le compte du destinataire l'opération juridique de réception qui met fin au contrat de transport. La livraison au sens juridique de ce terme étant faite, le transport maritime est terminé. Il ne saurait être question de parler de responsabilité de l'armateur pour une opération située au-delà des obligations à sa charge. Pour les tenants de cette opinion, le chargeur et l'armateur, parties au contrat de transport maritime, seraient convenus que la livraison, objectif de l'accord de volonté, se ferait entre les mains de l'acconier pour le compte du destinataire et non entre les mains du destinataire lui-même.

— Pour d'autres, la clause de débarquement d'office ne met pas fin au contrat. Elle n'est pas autre chose qu'une clause d'irresponsabilité pure et simple. Etant donné que la livraison sous palan marque le terme de la phase régie impérativement par la loi, rien ne s'oppose à ce que l'armateur stipule qu'il ne sera pas responsable pendant cette période comprise entre la livraison sous palan et la livraison effective au destinataire réel. Il semble, bien sûr, qu'une telle clause d'irresponsabilité soit exorbitante, mais c'est justement pour lutter contre ces clauses exorbitantes que les règles de La Haye et la convention de Bruxelles (donc la loi de 1936) ont été établies. Il est normal que l'armateur profite de ce que la loi ne s'applique pas aux transports sur allèges, pour se déclarer irresponsable de tout ce qui peut advenir de la marchandise au cours de ce transport, et jusqu'à la livraison.

La conception de l'irresponsabilité conventionnelle de l'armateur se rattache à la théorie de l'unité du contrat de transport maritime. L'armateur n'est plus responsable mais le contrat de transport maritime n'est pas terminé, et par conséquent les dispositions des titres VI à VIII du livre II du Code de commerce et les clauses du connaissement s'appliquent au transport sur allèges. La conception de la livraison juridique entre les mains de l'acconier se rattache à cette idée que la clause de débarquement d'office a rompu, au moment de la livraison sous palan, le lien juridique qui liait le chargeur — donc le réceptionnaire — à l'armateur, pour le remplacer, au même moment, par un nouveau lien juridique unissant cette fois le réceptionnaire à l'acconier choisi par la Compagnie.

Mais avant d'examiner de plus près ces deux conceptions, nous ferons une remarque préliminaire : la volonté du chargeur a été viciée dès la formation du contrat. Pratiquement, tous les connaissements modernes portent la clause de débarquement d'office. Il est donc inexact d'affirmer que le choix de l'acconier pour le compte du réceptionnaire — c'est-à-dire du correspon-

dant du chargeur — a été voulu par les deux signataires du connaissement. Nous ne suivons pas M. Jauffret quand il écrit[34] que, d'après la clause de débarquement d'office, le chargeur dit au capitaine : « Choisissez l'acconier, je le paierai. S'il travaille mal, j'en ferai mon affaire. » Nous ne pensons pas qu'il existe un seul chargeur qui tienne ce raisonnement ; ce qu'il demande au capitaine, c'est de faire en sorte que la marchandise soit remise au destinataire qu'il désigne. Il n'entre pas et n'a pas à entrer dans d'autres considérations telles, par exemple, que celles qui résulteront d'une nécessité ou de l'intérêt du navire au moment du débarquement. Le connaissement est un contrat d'adhésion ; la clause de débarquement d'office, qui se trouve pratiquement dans tous les connaissements, est inévitable pour le chargeur ; le choix de l'acconier sur allèges est capital pour l'armateur : voici les trois idées maîtresses qu'il ne faut jamais perdre de vue quand on veut rechercher les effets de la clause de débarquement d'office, surtout si les manipulations ne se font pas à quai.

Malheureusement, la Doctrine et la Jurisprudence ont le plus souvent méconnu ces principes pourtant incontestables et ont essayé de percer le mystère d'un prétendu accord de volonté qui n'a jamais eu lieu. Il n'est guère surprenant que le résultat de ces travaux entrepris sur des bases erronées ne constitue pas un tout très cohérent et très satisfaisant.

Sous-section I

La clause de débarquement d'office met fin au contrat de transport maritime.

Pour tous ceux — et ils sont nombreux — qui estiment que la clause de débarquement d'office peut s'analyser en une stipulation conventionnelle de livraison anticipée, l'acconier choisi par l'armateur a qualité juridique pour mettre fin aux obligations de ce dernier. La clause a pour effet de placer le transport sur allèges à l'extérieur du contrat de transport maritime terminé.

Les conséquences de cette conception sont faciles à déterminer ; les règles habituelles du droit maritime légal et conventionnel ne s'appliquent plus au transport sur allèges et sont remplacées par un régime juridique plus ou moins favorable à l'acconier, mais qui est, de toutes manières, moins désastreux pour les réceptionnaires et leurs assureurs que celui des clauses

34. V. « L'intervention de l'acconier lors de la réception des marchandises transportées par mer », E. Jauffret, *D.M.F.*, 1951, p. 374.

du connaissement. En outre, un lien de droit unit désormais l'acconier et le réceptionnaire et remplace le lien précédent qui existait entre l'armateur et le réceptionnaire et qui a été rompu au moment précis de la livraison sous palan.

Pour les tenants de cette thèse, le transport sur allèges sera régi soit par la législation applicable aux voituriers qui présente pour les réceptionnaires un avantage considérable par rapport aux clauses du connaissement : la prohibition des clauses d'exonération totale (loi Rabier), soit par le droit commun, bien plus favorable encore mais si rigoureux pour l'acconier, avec la prescription trentenaire ou décennale et des causes légales exceptionnelles d'exonération.

Cette thèse est difficile à justifier. Aussi, les constructions juridiques les plus hardies ont-elles été échafaudées dans le dessein d'expliquer comment la clause de débarquement d'office met un terme, non pas seulement à la responsabilité de l'armateur, mais aussi au contrat de transport maritime lui-même.

Les théories avancées procèdent toutes de cette idée que la livraison juridique des marchandises a lieu entre les mains de l'acconier de la compagnie et non pas entre celles du destinataire réel, parce que les parties au contrat l'ont voulu [35]. L'accord de volonté est opposable au réceptionnaire représenté par le chargeur lors de la formation du contrat [36].

La clause de débarquement d'office, quel que soit son libellé, précise toujours que l'acconier est choisi par le capitaine ou l'armateur « pour le compte du réceptionnaire ». Cette expression évoque la situation du mandataire. Puisque l'acconier agit pour le compte du destinataire, il représente celui-ci. Il peut, par conséquent, procéder à la réception définitive des marchandises comme si le réceptionnaire y avait procédé lui-même.

Cette conception de l'acconier mandataire du réceptionnaire donne d'autant plus satisfaction aux propriétaires des marchandises que les dispositions du Code civil relatives au mandat leur fournissent des armes pour aggraver la situation de l'acconier [37]. Elle a été admise par certains tribunaux [38].

35. *Cf.* Bonan, *L'Acconier dépositaire*, p. 26, n° 19, § 2.

36. La représentation du réceptionnaire par le chargeur lors de la signature du connaissement, ou plus exactement la transmission de tous les droits du chargeur dans le patrimoine du réceptionnaire, s'explique par une stipulation pour autrui contenue dans le contrat de transport. En vertu de cette stipulation pour autrui, le réceptionnaire devient le créancier direct du transporteur, au même titre que le chargeur, et sans que son droit à la délivrance ait passé par le patrimoine de ce dernier (V. Josserand : *Les Transports*, n° 383).

37. Bérard, *op. cit.*, p. 213, § 2.

38. Rouen, 22 août 1885, *R.I.D.M.*, I, 109 ; Cass. civ., 17 novembre 1886, *R.I.D.M.*, II, 389 ; Aix, 13 juin 1898, *R.I.D.M.*, XIV, 54 ; Le Havre, 18 avril 1899, *R.I.D.M.*, XV, 101 ; tr. consulaire français à Alexandrie, 18 octobre 1907, *R.I.D.M.*, XXIII, 697 ; Cass. Turin, 20 mars 1923, *Dor.*, 4, 380 ; cour de Gênes, 16 juin et

Contre cette thèse, on a fait valoir que le destinataire ne donne jamais mandat en vue de vérifier et de réceptionner la marchandise, ne lui remet jamais les documents (factures, note de poids, etc...) qu'exigerait une vérification sérieuse des colis [39]. Si l'acconier est le mandataire du réceptionnaire, il doit accomplir le connaissement ; or, il n'a jamais ce document entre les mains [40]. De même s'il est le mandataire du réceptionnaire, il doit faire pour le compte de ce dernier des réserves portant sur les dommages non apparents. Or, le court délai de trois jours que la loi du 2 avril 1936, article 8, lui impose pour faire ces réserves est beaucoup trop bref [41].

Tous ces arguments sont valables et montrent que la conception de l'acconier-mandataire du destinataire est infirmée par les faits.

Cette théorie, que nous citons à titre d'exemple, est la plus caractéristique de celles qui ont été avancées pour justifier la cessation définitive des obligations de l'armateur au moment de la livraison sous palan, en vertu de la clause de débarquement d'office.

Les autres, qui ont été élaborées surtout pour accorder au réceptionnaire une action directe contre l'entrepreneur — comme la théorie précitée de l'acconier-mandataire du réceptionnaire du reste — seront examinées plus loin [42].

2 juillet 1923, *Dor.*, 4, 404 ; Rennes, 13 avril 1920, *R.I.D.M.*, XXXII, 353 ; Poitiers, 28 mars 1922, *R.I.D.M.*, XXXIV, 594, tr. de Paix de Casablanca, 14 octobre 1930, *Gaz. tr. Maroc*, 17 janvier 1931 ; plus récemment, tr. comm. Marseille, 13 février 1951, *D.M.F.*, 1952, p. 159, Aix, 10 novembre 1953, *D.M.F.*, 1954, p. 396.

39. M. de Juglart, *J.C.P.*, 1949-I-749, n° 10; Bonan, *op. cit.*, p. 26.

40. Exception faite pour les wharfs. Mais les connaissements ne contiennent aucun renseignement qui permette la vérification du contenu des colis.

41. Dans une note d'ailleurs fort intéressante sous un arrêt de la cour d'appel de Rabat du 19 février 1924 (*Dor.*, 7, 351 et suiv.) un commentateur anonyme adopte la solution de l'acconier-mandataire du réceptionnaire que l'arrêt annoté avait écartée. Mais il est obligé de reconnaître que l'acconier n'est pas un mandataire à tous les points de vue. « Ces expressions : mandataires du réceptionnaire, appliquées à l'acconier, et de livraison à propos de la prise sous palan par l'acconier ne doivent pas être prises à la lettre, écrit-il, et il faudrait éviter de les employer s'il était à craindre qu'on fût tenté de déduire toutes les conséquences logiques que ces notions juridiques comportent... » Et cet auteur remarque que l'acconier ne peut pas procéder à l'examen des colis douteux pour établir les réserves pour dommages non apparents. Il déclare en outre « qu'on se garde de tenir la livraison pour juridiquement épuisée par la remise à l'acconier, et d'en tirer aveuglément les conséquences... ». Il cite enfin un jugement du tribunal supérieur hanséatique du 13 février 1903 (*R.I.D.M.*, XIX, 589) qui estimait « qu'il faut entendre par livraison l'acte par lequel l'armateur, à la fin du voyage, du consentement tacite ou exprès du réceptionnaire, transmet à une personne quelconque la marchandise dont il avait la garde sans rechercher si cet acte en confère au réceptionnaire la possession de droit ». Cette conception du mandat mitigé élaborée pour les besoins de la cause — en l'espèce pour justifier les effets de la clause de débarquement d'office — n'est pas à retenir, car elle revient à montrer qu'en définitive, l'acconier n'est pas un mandataire.

42. Voir *infra*, p. 100 et suiv.

Sous-section II

La clause de débarquement d'office ne met pas fin au contrat de transport maritime.

Cette thèse a été défendue par une fraction de la Doctrine et de la Jurisprudence, dès la fin du XIX[e] siècle [43].

Dans un jugement du 12 janvier 1888, le tribunal de commerce de Bordeaux [44] estima que la clause de débarquement d'office ne constituait qu'une présomption de non-faute au bénéfice du capitaine. En l'espèce, la faute de l'acconier ayant été démontrée, le transporteur maritime fut déclaré responsable. La cour de Bordeaux confirma ce jugement par son arrêt du 6 février 1889 [45], en considérant cette clause comme une stipulation d'irresponsabilité nulle parce que contraire à l'ordre public. La Cour de cassation, appelée à statuer sur cet arrêt de Bordeaux, déclara que la clause d'irresponsabilité était valable [46].

Un autre jugement du tribunal de commerce de Bordeaux, en date du 28 décembre 1894 [47] adopta une opinion différente [48] mais la cour de Bordeaux, dans un arrêt du 7 avril 1897 [49] infirma ce jugement en s'appuyant sur l'unité du contrat de transport maritime pour maintenir la responsabilité de l'armateur tout au long du transport sur allèges. La Cour de cassation rejeta le pourvoi contre cet arrêt le 16 novembre 1898 [50].

C'est la conception de l'unité du contrat de transport maritime qui a été le plus souvent invoquée à l'appui de cette thèse, aussi bien avant qu'après la loi de 1936 ; nous la rappelons brièvement : le connaissement constate un seul contrat de transport maritime ; les opérations diverses nécessaires à son exécution de bout en bout, sont parties intégrantes du contrat principal, et n'en sont que les accessoires ; un régime unique doit

43. Voir l'intéressante chronique de M. Fromageot : « Des clauses des connaissements relatives au déchargement sur allèges », *Annales de droit commercial*, 1897, p. 483 et suiv.

44. *R.I.D.M.*, III, 713.

45. *R.I.D.M.*, IV, 645.

46. Cass., 12 juillet 1892, *D.*, 92-I-463.

47. *R.I.D.M.*, X, 787.

48. Dans le même sens, c'est-à-dire pour la cessation du contrat à partir de la livraison sous palan, v. tr. comm. Bordeaux, 31 octobre 1887, *R.I.D.M.*, III, 579 ; Aix, 13 juin 1898, *R.I.D.M.*, XIV, 54 ; Marseille, 5 décembre 1910, *R.I.D.M.*, XXVI, 516, confirmé par Aix, 5 juin 1913, *R.I.D.M.*, XXIX, 370 ; tr. comm. Seine, 23 septembre 1921, *R.I.D.M.*, XXXIII, 842 ; cour de Bruxelles, 22 février 1930, *Dor.*, 23, 145 ; Marseille, 4 avril 1932, *Revue Scapel*, 1932, p. 63, confirmé par Aix, 5 mars 1934, *Rev. Scapel*, 1934, p. 38 ; Anvers, 8 juin 1931, *Dor.*, 25, 128 ; tr. comm. Seine, 25 avril 1936, *Dor. sup.*, 14, 310.

49. *R.I.D.M.*, XIII, 294.

50. Cass. Req., 16 novembre 1898, *R.I.D.M.*, XIV, 329.

s'appliquer à l'ensemble de ces opérations. Le transport sur allèges, qui concourt lui aussi à l'exécution du contrat, doit être soumis à ce régime unique, c'est-à-dire aux règles des titres VI à VIII du livre II du Code de commerce et aux clauses du connaissement.

Tous les tribunaux n'ont pas adopté cette solution et certains d'entre eux ont continué à voir dans la clause de débarquement d'office une stipulation conventionnelle ayant pour but de fixer irrévocablement la fin du contrat de transport maritime à la livraison sous palan [51]. Mais, dans l'ensemble, la Jurisprudence a considéré le transport sur allèges comme une opération maritime soumise aux mêmes règles que le déplacement effectué dans les cales du navire.

La rédaction défectueuse de la loi de 1936, ajoutée à l'incontestable sectionnement juridique qu'elle tient de la Convention de Bruxelles, ont ranimé la controverse. Divers auteurs et de nombreuses juridictions ont interprété cette loi comme consacrant impérativement le sectionnement du contrat, en définissant le transport maritime comme une opération limitée à la seule période où les marchandises sont en contact direct avec le navire.

Citons, par exemple, l'important arrêt de la Cour de cassation du 16 mai 1949 [52] qui limite le transport maritime en ces termes : « Attendu que l'expression « remise sous palan au destinataire », employé par l'article premier (de la loi de 1936) pour marquer la fin du transport maritime ... » Cette interprétation logiquement insoutenable, était bien faite pour encourager les défenseurs des intérêts des chargeurs et de leurs assureurs, qui veulent, non seulement en finir au plus vite avec un contrat contenant des clauses parfois exorbitantes d'irresponsabilité, mais aussi justifier cette action directe du destinataire contre l'acconier à laquelle nous consacrerons bientôt quelques développements.

Pour déterminer si la loi de 1936 a bien limité le caractère maritime du transport à la livraison sous palan dans l'allège, il convient de considérer le problème sous l'angle juridique et sous l'angle pratique.

Sous l'angle juridique, il faut rechercher si le sectionnement opéré par la loi de 1936 a affecté la qualification du contrat. Une réponse catégorique a été donnée à ce problème par M. Ripert, dans son article sur le sectionnement du contrat de transport maritime [53]. La valeur de la mise au point que nous apporte

51. Voir réf. page 81, note 48.

52. *D.M.F.*, 1949, p. 411.

53. *D.M.F.*, 1950, p. 471 et suiv. V. également note Ripert sous Cass. civ., 3 mai 1946, et Cass. Req., 28 avril 1947, *D.*, 1947-J-381, ainsi que « La responsabilité du transporteur maritime d'après la loi du 2 avril 1936 », du même auteur, *D.M.F.*, 1949, p. 6 et suiv.

M. Ripert ne vient pas seulement de son autorité en matière maritime, mais aussi et surtout parce que cet éminent juriste a participé, en tant que représentant de la France, aux différentes réunions internationales qui ont abouti à la conférence de Bruxelles de 1924 et a siégé également à cette dernière conférence. L'auteur de cet article est donc particulièrement bien placé pour savoir dans quel esprit ont été élaborés les moindres détails de la convention d'où est issue notre loi de 1936. Ses indications priment celles des meilleurs exégètes qui se sont penchés sur les formules parfois équivoques de la loi.

Citons seulement quelques fragments les plus caractéristiques de cette chronique : « Les règles de La Haye (qui sont à l'origine de la convention de Bruxelles de 1924) n'ont jamais eu la prétention de fixer la nature du transport maritime ni les opérations rentrant dans ce transport. Elles ont simplement pour objet de déterminer pendant que la marchandise est à bord, son statut spécial. Elles ne s'occupent pas des obligations des parties pour les marchandises à quai, mais ne disent pas que les opérations faites sur ces marchandises ne rentrent pas dans l'exécution du contrat de transport maritime, car les praticiens qui ont rédigé ces règles savaient fort bien qu'elles y rentrent. La convention de Bruxelles a le même sens ; dans les discussions de la conférence diplomatique de 1922 et de la commission de 1923 créées par cette conférence, il n'a jamais été question d'exclure du contrat de transport maritime les opérations qui sont exigées par l'exécution du contrat. On a simplement voulu déterminer celles des opérations auxquelles s'appliquerait le régime international. »

Il est difficile de souhaiter une mise au point plus catégorique et plus nette. Elle répond à tous les arguments qui ont été avancés pour justifier le prétendu sectionnement de la nature du contrat de transport maritime opéré par la loi.

D'autre part, et malgré la rédaction défectueuse de l'article premier de la loi de 1936 qui déclare que « la présente loi régit exclusivement les transports par mer », il est clair que l'on ne se trouve pas en présence d'une définition de ce transport. La loi précise seulement qu'elle ne s'applique qu'aux transports par mer — et non aux transports fluviaux par exemple — et dans certaines limites, ce qui est bien différent. En stipulant au paragraphe suivant du même article qu'elle ne s'applique pas aux chartes-parties, elle montre bien qu'elle veut fixer l'étendue de son champ d'application, et non pas donner une définition.

*
* *

Cette interprétation, en faveur de la théorie de l'unité du contrat de transport maritime, conforme à l'esprit et à la lettre

de la loi, est-elle également conforme au déroulement pratique des opérations maritimes ? Une réponse affirmative s'impose :

Tout d'abord, chargeur et armateur ont contracté en vue d'un but unique : la remise d'une marchandise à telle personne déterminée [54]. La convention ainsi conclue n'a qu'un objet et qu'une cause. Pour mener à bonne fin sa tâche, l'armateur doit procéder à de multiples opérations qui n'intéressent ni le chargeur, ni le réceptionnaire. Au nombre de ces opérations se trouve le transport sur allèges. Certains faits précis montrent d'ailleurs qu'au moment de la livraison sous palan et malgré la présence de la clause de débarquement d'office, le contrat de transport maritime initial n'est pas terminé : c'est la compagnie de navigation qui remet au destinataire le bon à livrer en échange du connaissement accompli — ou qui porte la mention « bon à livrer » sur le connaissement — et qui encaisse, le cas échéant, le fret payable à destination ; et ceci, bien souvent après le transport sur allèges, alors que la marchandise est déjà rendue à terre. Si le transport maritime était terminé au moment du débarquement sous palan, la compagnie n'aurait plus à intervenir et ces formalités incomberaient à l'acconier [55]. En outre, si le transport maritime cessait sous palan, le délai de trois jours prévu par l'article 8 de la loi de 1936 pour la signification à l'armateur des réserves portant sur les dommages non apparents commencerait à courir dès ce stade. Or, ce délai pourra être rarement respecté car le réceptionnaire ou son transitaire n'aura pas eu le temps de procéder aux vérifications nécessaires [56], car ce n'est pas à l'acconier — même si l'on qualifie celui-ci de mandataire du réceptionnaire — à faire ce travail. Bien plus encore sur allèges que sur le quai, il n'en a ni le temps, ni la possibilité. Il n'en a pas le droit non plus car ouvrir tous les colis douteux n'est pas dans ses attributions. Jamais un réceptionnaire de marchandises n'acceptera que l'acconier choisi par l'armateur vérifie le contenu des colis d'apparence intacte. Et même si l'acconier avait le droit et le temps de le faire, comment pourrait-il savoir, par exemple, s'il n'y a pas de man-

54. Les connaissements ne portent pas seulement, après désignation du chargeur et du navire, la formule « ... pour être transportées à ... », mais bien : « ... pour être transportées à ... et là être livrées à M. ... » (connaissements des Chargeurs réunis et de la Compagnie générale transatlantique, Maurel et Prom, par ex.) ou « ... pour être transportées à ... Lesquelles seront à l'arrivée à ... délivrées dans ce port à MM... » (connaissement de MM. Worms et C^ie^) ou « ... pour être transportées à ... et être délivrées à l'heureuse arrivée du cargo à M... » (connaissement de la Compagnie France-Navigation » ou « ... pour être transportées à ... et délivrées à M... » (connaissement de la Compagnie de navigation mixte, Compagnie de navigation Paquet, etc...).

55. Bonan, *L'Acconier dépositaire*, p 10.

56. Surtout si le débarquement sous palan a précédé immédiatement un ou plusieurs jours fériés ou chômés.

quants puisqu'il n'a pas en mains les notes de poids ou de métrage, ou tout autre document qui précise ce qu'il y a à l'intérieur de chaque colis ? Il y a impossibilité matérielle et juridique à ce que l'acconier sur allèges prenne des réserves concernant les dommages non apparents.

Enfin, l'alinéa 3 de l'article 8 de la loi de 1936 prévoit que « le transporteur aura toujours le droit de demander qu'une constatation contradictoire de l'état des marchandises soit faite lors de leur réception ». La constatation contradictoire à laquelle cet article fait allusion ne peut certainement pas être entendue dans le sens de ce vague pointage contradictoire qui s'effectue, tant bien que mal, sur le pont du navire ou dans l'allège.

La loi de 1936, si elle a sectionné le contrat de transport du point de vue juridique, ne l'a pas sectionné du point de vue de sa nature. Suivant les phases considérées, la législation applicable est différente, mais le contrat de transport maritime ne prend fin qu'à la remise des marchandises entre les mains du destinataire réel.

Section III

NATURE JURIDIQUE DU CONTRAT D'ACCONAGE SUR ALLEGES ET SES CONSEQUENCES

Trois hypothèses sont à envisager :

— Tout d'abord l'hypothèse — qui se vérifie assez rarement dans la pratique des transports maritimes sous connaissement — où l'acconier sur allèges est le réceptionnaire lui-même ou un entrepreneur de son choix ;

— Ensuite, l'hypothèse la plus courante où l'acconier est désigné par l'armateur ou son représentant ;

— Enfin, l'hypothèse où l'acconier sur allèges, titulaire d'un monopole, s'impose en droit ou en fait à la fois au réceptionnaire et à l'armateur.

Nous étudierons successivement les aspects juridiques de ces différentes situations et leurs conséquences, en trois sous-sections :

Sous-Section I : *Nature juridique du contrat d'acconage sur allèges et ses conséquences dans l'hypothèse où l'acconier est choisi par le réceptionnaire.*

Sous-Section II : *Nature juridique du contrat d'acconage sur allèges et ses conséquences dans l'hypothèse où l'acconier est désigné par l'armateur ou son représentant.*

Sous-Section III : *Nature juridique du contrat d'acconage sur allèges et ses conséquences dans l'hypothèse où l'acconier est bénéficiaire d'un monopole.*

Sous-Section I

Nature juridique du contrat d'acconage sur allèges et ses conséquences dans l'hypothèse ou l'acconier est choisi par le réceptionnaire.

a) *Nature juridique du contrat dans cette première hypothèse :*

Quand le destinataire vient lui-même, avec ses propres allèges ou des allèges qu'il a louées, prendre par exemple livraison de ses marchandises sous palan le long du bord [57], il effectue personnellement l'opération juridique de réception qui met un point final aux obligations de l'armateur. Il présente au bord le connaissement qui porte la mention « bon à livrer » apposée par le représentant de la compagnie à terre — ou un simple bon de livraison, suivant les usages — et qu'il accomplit en y inscrivant éventuellement ses réserves pour dommages apparents ou, s'il ne constate ni manquant, ni avarie, en y marquant seulement ces mots : « Reçu conforme ».

Mais, le plus souvent, le transporteur sur allèges est un entrepreneur spécialisé qui a reçu pour mission du réceptionnaire de prendre livraison de la marchandise pour son compte, d'accomplir le connaissement [58], de prendre, le cas échéant, des réserves contre le bord ; en un mot, de le représenter pour procéder à la réception qui met fin au contrat de transport maritime. Le rôle joué par l'acconier comprend un déplacement des marchandises entre la terre et le bord et un mandat de représenter le réceptionnaire auprès du capitaine pour l'accomplissement de formalités juridiques.

Il nous faut rechercher le régime applicable aux marchandises ainsi déplacées entre la terre et le navire. La première

57. Ce cas est exceptionnel. Il concerne, par exemple, la Société française des phosphates de l'Océanie à Makatéa (v. *supra*, p. 28).

58. Si la compagnie n'a pas exigé cette formalité pour remettre au réceptionnaire le « bon à livrer ».

question qui se pose est celle de savoir si la qualification courante de transport résiste à une analyse juridique sérieuse.

Dans notre hypothèse, il n'y a pas interférence avec le contrat de transport maritime puisque ce dernier est définitivement et incontestablement terminé ou n'est pas encore commencé. Il suffit alors de rechercher si les éléments qui caractérisent un transport sont bien réunis dans ce déplacement sur allèges.

La Doctrine et la Jurisprudence n'accordent pas toujours la qualification juridique de transport à tout déplacement. Qu'il suffise de rappeler les controverses soulevées par la nature du contrat de déménagement où la plupart des juristes ne voient pas un transport malgré la distance parfois très grande du parcours effectué [59].

Dans un article intitulé « l'acconier n'est pas un transporteur » [60], M. Wolff rappelle que le contrat de transport peut s'analyser comme la convention par laquelle une personne s'oblige, moyennant rémunération, à livrer dans un autre lieu une chose qui lui est remise, ou à faire parcourir à une personne un itinéraire déterminé [61]. Le déplacement de l'objet ou du voyageur doit être le but principal du contrat [62]. Il cite, comme éléments indispensables au transport, les éléments repris par M. Lalou dans une note au *Dalloz* [63], à savoir : une distance à franchir, un itinéraire à suivre, un délai à respecter. M. Wolff utilise ces notions pour montrer que les opérations d'acconage ne peuvent être assimilées à un transport. Il déclare que l'acconier effectue un déplacement, non pas d'un lieu à un autre, mais dans une même unité de lieu (enceinte des docks d'un port, par exemple), que la distance à franchir est négligeable, que des considérations d'itinéraire et de délai n'interviennent pratiquement pas. L'absence d'un titre de transport, d'indemnité prévue pour retards, d'indication de l'identité du destinataire sont autant d'éléments secondaires qui appuient son argumentation.

Les remarques de M. Wolff sont très pertinentes pour l'acconage à quai. Mais que deviennent-elles au cas d'acconage sur

59. V. note Josserand, sous Aix, 15 juillet 1925, *D.P.*, 1926-2-65 et, en sens contraire, R. Rodière, *J.C.P.*, 1951-1-917.

60. *D.M.F.*, 1952, p. 171 et suiv.

61. Ripert : *Droit commercial*, 2e éd., 1951, n° 2411. V. également Laborde-Lacoste, *Exposé méthodique de droit civil*, 1947, t. II, n° 1541.

62. « La nature d'un acte juridique se détermine par son essence même et par son but à l'exclusion des annexes occasionnelles qu'il est susceptible de comporter. Si donc le déplacement d'un objet ne présente qu'un caractère secondaire par rapport aux autres obligations issues d'un acte juridique, l'opération cesse de constituer un transport pour rentrer dans le cadre d'un *negotium* plus compréhensif » (Josserand, *Les Transports*, 2e éd., p. 290).

63. Sous *D.P.*, 1927-2-25.

rade ? il est aisé de montrer qu'elles ne s'appliquent plus. En effet, le déplacement ne s'effectue pas dans une même unité de lieu, mais sur une distance pouvant atteindre plusieurs milles. Il y a incontestablement une distance à franchir [64] (l'argument n'est pas très fort puisque cet élément ne suffit pas à donner au déménagement de meubles le caractère d'un transport [65]). Bien des déplacements qui présentent le caractère incontestable de transport s'effectuent sur de plus courtes distances [66]. Les allèges doivent, presque toujours, emprunter un itinéraire précis pour suivre scrupuleusement des parcours balisés ou creusés naturellement dans le fond de la mer ou de la rivière [67]. La notion de délai n'est pas non plus étrangère au déplacement sur allèges et il a été jugé que l'acconier pouvait engager sa responsabilité pour retard à la livraison [68].

Il reste à déterminer si le déplacement constitue bien l'objet principal du contrat qui lie le réceptionnaire — ou l'armateur — à l'acconier. A notre avis, il n'est pas douteux que le déplacement sur allèges soit bien l'objet principal de la convention. D'ailleurs, les opérations de dépôt auxquelles on fait souvent allusion pour montrer que le déplacement n'est pas l'élément déterminant du contrat, ne s'effectuent pas obligatoirement. Le chargeur peut fort bien amener lui-même la marchandise le long des allèges de l'acconier, de même que rien n'empêche le destinataire de faire charger les marchandises sur ses camions dès l'arrivée des allèges, le long des quais. Ces situations sont même précisément les plus courantes, dans notre hypothèse où l'acconier est désigné par le propriétaire des marchandises. Seul, le déplacement sur allèges est inévitable. S'il y a dépôt le précédant ou lui faisant suite, cette opération n'est qu'un accessoire de l'obligation principale de l'acconier. Quant à l'arrimage et au désarrimage en cale des navires, la confection, le hissage et la descente des palanquées, ce sont encore des opérations accessoires, toujours effectuées sous la responsabilité du bord, et qui ne constituent pas l'essence même de son travail ; elles ne sont pratiquement jamais faites par l'acconier du réceptionnaire ou du chargeur, mais seulement par l'entrepreneur choisi par la

64. Il n'en est pas ainsi aux cas, peu fréquents dans l'Union française, où des navires sont à quai (débarquement sur allèges par le large) ou à proximité des quais (débarquement sur barges dans le port de Londres).

65. La jurisprudence considère que le déplacement n'est pas l'objet principal du contrat de déménagement.

66. Un transport par camion d'un point à un autre d'une même ville, par exemple.

67. Dans la rade de Tourane, elles doivent passer obligatoirement dans un chenal et éviter divers hauts fonds de sable situés entre les installations portuaires et l'entrée du chenal. Si l'itinéraire à suivre n'est pas imposé par les allèges elles-mêmes, il est inévitable à cause du tirant d'eau des remorqueurs.

68. Cour de Rabat, 26 novembre 1949, *D.M.F.*, 1950, p. 294.

compagnie (c'est-à-dire encore en dehors de notre hypothèse). Au Maroc, par exemple, ces opérations à bord ne sont pas effectuées par l'acconier. Les entreprises de manutention des ports de Mogador et de Mazagan se bornent à exercer leur activité entre le quai et le long des navires mouillés en rade.

Il est aussi aisé de réfuter les arguments secondaires de M. Wolff. Le contrat de transport est un contrat consensuel, et non solennel. La lettre de voiture visée par les articles 101 et 102 du Code de commerce n'est pas exigée *quoad substantiam* [69]. L'absence de titre de transport délivré par l'acconier ne suffit pas à refuser au déplacement qu'il effectue le caractère d'un transport. L'absence d'indemnité pour retard n'est pas à prendre non plus en considération; nous avons cité une décision imputant à un acconier une responsabilité précise pour ce fait [70].

L'analyse de M. Wolff, pertinente pour l'acconage à quai, permet au contraire de déceler le caractère de transport dans le déplacement des marchandises sur allèges. Refuser de qualifier ce déplacement de transport, c'est nier l'évidence; c'est, selon l'expression de M. Sauvage, « décider que les termes les plus clairs de la langue française vont perdre leur sens habituel en matière de transport maritime [71]. »

La thèse de l'acconage-transport a été défendue par M. Thomas [72], M. Vin-Vial [73], quelques autres auteurs et tribunaux [74]. Cependant, M. Ripert, dans son traité [75], considère que, même s'il s'agit de chalands de mer allant et venant de la rade au quai, l'opération ne constitue qu'une simple opération de manutention accessoire au transport maritime ; mais il est vrai qu'il n'envisage cette solution que dans le cadre d'un transport maritime en cours d'achèvement et non dans celui de notre hypothèse. Il en est de même des objections que formule M. de Juglart [76] à l'encontre de cette thèse, objections qui ne concernent que la situation de l'acconier choisi par le transporteur maritime [77].

69. Colin et Capitant, *Cours élém. dr. civil*, 10e éd., t. II, n° 1117, p. 738.

70. Voir note 68, p. 88.

71. F. Sauvage : « L'action directe de l'entrepreneur de déchargement ou acconier dans le transport maritime de marchandises », *Gaz. Pal.*, 1951, 2, Doctrine 52/53.

72. *Les Acconiers*, thèse, Aix, 1923, n° 57 à 59 : « L'acconier est un transporteur et il n'est qu'un transporteur. Les obligations accessoires que comporte sa profession sont toutes dérivées de l'obligation principale, qui est de transporter la marchandise de quai à bord ou de bord à quai. »

73. *De la responsabilité du transporteur maritime et de l'acconier pour les dommages à terre*, thèse, Aix, 1946, p. 109.

74. Nantes, 2 juin 1892, *R.I.D.M.*, VIII, 97 ; cour d'appel, U.S.A., 10 février 1908, *R.I.D.M.*, XXIV, 392.

75. Ripert, *Tr. dr. mar.*, 4e éd., t. II, n° 1488 *ter*.

76. *J.C.P.*, 1949-I-749, n° 5.

77. Parmi les arguments avancés, citons le fait que l'acconier, dont le rôle est modeste, n'a pas le connaissement entre ses mains, n'encaisse ni ne débat les

Plus délicate est la question de savoir si ce transport est ou n'est pas un transport maritime.

M. Thomas [78] répond à cette question par l'affirmative puisque la plus grande partie de ce transport se passe en mer. Pour cet auteur, le déplacement des marchandises l'emporte sur les autres opérations de l'acconier, ce qui lui confère le caractère d'objet principal du contrat.

La jurisprudence moderne a parfois qualifié de transport maritime le déplacement des marchandises sur allèges dans le cas particulier des wharfs de la Côte occidentale d'Afrique où le va-et-vient des boats s'effectue exclusivement en mer [79], et surtout parce que les textes qui les instituent et les réglementent leur donnent expressément la qualité de transporteurs maritimes [80].

La Doctrine rejette d'ordinaire cette conception du transport maritime. Le principal argument qu'elle lui oppose est le fait que les allèges n'ont pas la qualité juridique de navires [81]. Telle est l'opinion de M. de Juglart [82] et de M. Ripert [83] qui signale cependant que la solution est plus douteuse si les allèges sont des embarcations de mer, de M. Thomas [84] lui-même.

« L'acconier chargé des opérations de débarquement, écrit M. de Juglart, ne peut prétendre être assimilé à cet égard aux transporteurs maritimes, sous le prétexte que son chaland a été l'embarcation qui a opéré le transport du point où le navire a jeté l'ancre au port de destination, jusqu'au quai de débarquement. Le chaland n'est en effet en la circonstance que l'instrument dont l'acconier s'est servi pour mener à bien ses travaux ... »

Cet argument, bien qu'il ait sa valeur, ne nous semble pas déterminant, car il fait intervenir une notion plus administrative

conditions de fret. Ils ne concernent visiblement pas notre hypothèse où le transporteur sur allèges intervient alors que l'obligation de l'armateur est complètement terminée ou n'a pas encore commencé à se manifester.

78. *Op. cit.*, n° 57 à 62.

79. Bien des transports sur allèges s'exercent sur des distances beaucoup plus grandes. Dans le cas des wharfs de la côte d'Afrique, le trajet des allèges est de l'ordre de quelques centaines de mètres. Pour se rendre le long des gros navires mouillés assez loin en rade de Tourane, les allèges doivent couvrir une distance de quatre à cinq milles (environ huit kilomètres) et pour les navires de tonnage courant cette distance n'est jamais inférieure à trois milles (plus de cinq kilomètres).

80. V. *infra*, p. 132, note 246.

81. Marseille, 13 janvier 1923, et Aix, 19 novembre 1924, *Dor. sup.*, 3, 51. Sur la définition des navires, voir Cass., 20 février 1844, *S.*, 1844-1-197.

82. *J.C.P.*, 1949-1-749, n° 3.

83. *Tr. dr. mar.*, 4e éd., t. II, n° 1488 *ter*.

84. *Op. cit.*, n° 18 et 59.

que juridique [85]. Plus significatif peut-être, est le caractère de la navigation habituelle des allèges [86]. Le plus souvent, le transport sur allèges ne s'effectue que dans des rivières et surtout des rades — ce qui ne veut pas dire sur des plans d'eau calme. Quand elles vont en rade foraine, elles ne s'éloignent jamais de plus d'un ou deux milles du rivage. S'il est bien évident que beaucoup de voyages d'allèges posent des problèmes de navigation et qu'ils comportent parfois des inconvénients sérieux assimilables à une fortune de mer — cas du franchissement des barres de corail de la côte sud-est de Madagascar, par exemple — il nous paraît difficile de leur attribuer un véritable caractère de transport par mer. Les risques de mer proprement dits ne sont qu'exceptionnels. Quand un navire entreprend un voyage, il doit envisager de rencontrer du gros temps et de le traverser s'il n'a pas une violence exceptionnelle. Une entreprise d'acconage n'enverra jamais ses allèges en rade foraine ou même en rade ouverte s'il y a une trop forte barre à traverser, ou des creux de deux mètres. Aucun débarquement sur allèges ne s'opère en rade foraine sur la côte indochinoise de la mer de Chine, pendant les six mois que dure la mousson d'hiver. Les manipulations sur allèges supposent un temps au moins maniable. Et si, dans quelque cas particulier, le mauvais temps se levait si brutalement que des risques graves menaceraient les allèges avant qu'elles ne puissent se mettre à l'abri, les conditions d'insurmontabilité et d'imprévisibilité seraient alors réunies pour conférer à l'événement le caractère de force majeure. Bien avant que la mer soit assez mauvaise pour menacer directement les allèges et leur cargaison, les opérations d'embarquement et de débarquement sont stoppées pour éviter des avaries trop fréquentes.

Certes, le transport sur allèges n'est pas de tout repos dans les ports de l'Union française. Mais nous croyons que c'est dans le caractère exceptionnel des risques de mer malgré tout mesurés et dans la très faible longueur du parcours effectué en rade foraine, quand il a lieu, qu'il faut chercher le principal argument opposé à la thèse de l'acconage-transport maritime. Le fait que les allèges — et même celles qui naviguent en mer, comme les boats des wharfs de la côte d'Afrique ou les chalands qui franchissent les barres de Madagascar — sont presque toujours prises en remorque par une chaloupe ou un remorqueur au lieu

85. C'est d'ailleurs sur le caractère de fait de la navigation effectuée habituellement par les allèges que les assureurs se basent pour la couverture des risques corps. C'est ainsi que les allèges faisant l'acconage en rade de Tourane sont considérées comme des allèges de mer et assurées comme telles.

86. Le droit maritime anglais considère les allèges comme des navires (v. droit anglais, *infra*, p. 187).

de posséder un moyen de propulsion propre, est également un argument de poids.

Dans un autre ordre d'idées, qualifier le transport sur allèges de transport maritime, c'est accepter d'appliquer à ce déplacement un système juridique très spécial, établi en fonction de certains éléments caractéristiques — risques de mer, caractère de l'autorité du capitaine à bord pendant le voyage, etc... Pourrait-on appliquer ce droit si original à un embarquement ou à un débarquement de marchandises sur allèges « par le large » ou d'un navire accosté « pointe à quai », amarré sur coffre, mouillé en rivière, ou dans un port bien abrité ? Et si l'on voulait n'appliquer la qualification de transport maritime qu'aux voyages en mer, quel critère faudrait-il alors retenir pour savoir si l'on a affaire à un transport maritime ou à une autre sorte de transport ?

Nous ne pensons pas que l'on puisse considérer le transport sur allèges comme un transport par mer avec toutes les conséquences juridiques qu'impliquerait cette conception.

Mais alors, quelle qualification précise donner à ce transport ? Celle de transport fluvial, *seul transport par eau qui ne soit pas un transport maritime,* peut seule convenir. Ce qui revient à lui appliquer les règles du transport terrestre. Et s'il est choquant d'assimiler un transport sur allèges en rade foraine — cas limite — à un transport terrestre, c'est surtout parce qu'il est choquant d'appliquer le même régime juridique au transport fluvial et au transport terrestre. Ce défi à la logique est imputable à notre législation, beaucoup moins réaliste dans ce domaine que bien des législaitons étrangères. Le transport fluvial n'est pas toujours exempt de risques et il ne s'effectue pas forcément sur des plans d'eau tranquilles tels que les canaux ou certaines de nos belles rivières navigables. La navigation sur un grand fleuve avec des courants de sept à huit nœuds présente des difficultés et des risques certains qu'il est également bien peu logique d'assimiler à un transport sur route ou sur voie ferrée...

b) *Conséquences de cette nature juridique.*

1. Les conséquences de cette qualification sont les suivantes : les articles 103 et suivants du Code de commerce sont applicables au transport sur allèges effectué à la requête du chargeur ou du destinataire, et en particulier la célèbre loi Rabier [87] qui interdit, non pas les clauses limitatives de responsabilité, mais seulement les clauses d'exonération totale ou de limitation pratique-

87. Loi du 17 mars 1905 constituant le 3e § de l'article 103 du Code de commerce.

ment assimilable à une exonération pure et simple [88]. Les clauses d'exonération de responsabilité pour retard sont autorisées. Le transporteur sur allèges bénéficie de la prescription annale de l'article 108.

2. Pour obtenir le cas échéant la réparation d'un préjudice que le transport sur allèges aurait causé au propriétaire de la marchandise, celui-ci agira directement contre l'acconier de son choix. En effet, contre qui pourrait-il exercer son recours sinon contre l'acconier ? L'armateur est hors de cause, puisqu'il a exécuté intégralement son obligation de livrer en remettant sur allèges, le long du bord, la marchandise au représentant du destinataire.

Dans cette première hypothèse, le problème de l'action directe ne présente aucune difficulté.

Sous-Section II

Nature juridique du contrat d'acconage sur allèges et ses conséquences, dans l'hypothèse ou l'acconier est désigné par l'armateur ou son représentant.

Cette hypothèse est de beaucoup la plus courante. En dehors des cas où une partie importante de la cargaison — une cale entière par exemple — appartient à un même destinataire ou doit être expédiée par un même chargeur, le choix de l'acconier par l'armateur est une nécessité pratique plus précisément impérieuse quand le navire doit utiliser des allèges.

Dans la situation que nous venons d'examiner, l'acconier n'intervient qu'entre la terre (entrepôts, terre-pleins de docks, quais) et le palan le long du bord. Ici, par contre, l'entrepreneur prolonge son activité jusqu'à bord. Le contrat a pour objet des opérations comprises entre la cale du navire et le palan, un transport sur allèges proprement dit et, le cas échéant, des opérations à terre ; outre ces opérations matérielles, il peut prévoir la livraison des marchandises entre les mains du destinataire.

a) *Nature juridique du contrat.*

La Doctrine et la Jurisprudence en cette matière peuvent se classer selon deux tendances principales, l'une considérant l'acconier comme jouissant d'une indépendance relative, l'autre qui

88. *Cf.* Cass., 23 février 1948, *D.M.F.*, 1949, p. 14 et note.

met l'accent sur les rapports qui unissent l'acconier à l'armateur ou au réceptionnaire [89].

Nous allons rapidement passer en revue les principales conceptions qui ont été émises suivant ces deux tendances.

1. *Conception se rattachant à l'idée d'indépendance de l'acconier par rapport à l'armateur.*

Dans cette catégorie se placent les thèses faisant de l'acconier un transporteur. Nous avons déjà examiné les conceptions de l'acconage-transport maritime [90] et de l'acconage-transport terrestre (ou plus exactement transport fluvial) et en avons fait la critique [91].

Certains auteurs ont émis cette opinion que l'entrepreneur de manutention est un commissionnaire de transport [92]. Le transport maritime se décomposerait, selon eux, en une succession de trois transports correspondant aux trois phases du contrat. La réglementation des transporteurs successifs s'appliquerait alors à l'acconier [93], dernier voiturier en mer ; ce qui se traduirait, pour certains auteurs [94] par une situation très défavorable à celui-ci car il serait responsable des marchandises pendant toute la durée du transport :

« La consécration de cette obligation réelle, écrit M. de Juglart, entraînerait des conséquences redoutables pour l'acconier, particulièrement au Maroc. Aussi a-t-elle été, en définitive, abandonnée par la Jurisprudence... » Et M. Ripert s'exprime ainsi : « Le propriétaire des marchandises qui doivent être chargées peut considérer l'acconier comme un commissionnaire de transports, d'autant plus qu'il lui remet un billet de bord constatant l'embarquement : mais la conséquence est grave car l'acconier serait alors responsable de la marchandise pour toute durée du transport. »

M. Péquin [95], se fondant sur deux arrêts de Jurisprudence [96], ne pense pas, comme les auteurs précités, que l'application du régime juridique du commissionnaire de transport à l'acconier reviendrait, pour celui-ci, à endosser la responsabilité des mar-

89. Voir M. de Juglart, *J.C.P.*, 1949-I-749 et « Le contrat de transport maritime et les tiers », *D.M.F.*, 1953, p. 3 et suiv.

90. V. *supra*, p. 90.

91. V. *supra*, p. 86 et suiv.

92. Voir M. de Juglart, *J.C.P.*, 1949-I-749, § 4. Péquin, *op. cit.*, p. 73 et Bérard, *op. cit.*, p. 212, Bonan, *op. cit.*, p. 8, § 6 et 7.

93. V. Sauvage (F.), *Manuel pratique* ... n° 239.

94. MM. de Juglart et Bérard précités et Ripert sous *D.*, 1948-J-315.

95. *Op. cit.*, p. 74 et 75.

96. Paris, 15 juillet 1925, *D.H.*, 1925, p. 625 et Cass. civ., 11 mai 1914, *D.P.*, 1916-I-141.

chandises pour la totalité du voyage. Il ne repousse la thèse qui fait de l'acconier un commissionnaire de transport que parce qu'il repousse également la conception de l'acconage-transport.

M. Bonan [97] termine son argumentation contre cette thèse par une remarque très pertinente : si l'acconier était à l'arrivée le dernier transporteur, à l'inverse, au départ, il serait le premier transporteur avec qui le chargeur devrait par conséquent retenir le fret et en débattre les conditions, ce qui est absurde.

2. *Conceptions se rattachant à l'idée de dépendance de l'acconier par rapport à l'armateur.*

De nombreuses décisions de jurisprudence qualifient l'acconier de mandataire de l'armateur, faisant du contrat d'acconage un mandat. Cette conception a été justement critiquée par divers auteurs [98]. En effet, le mandat suppose que le mandataire passe, pour le compte de son mandant, des actes juridiques. Il est inconcevable d'étendre la notion de mandat aux opérations matérielles qu'une personne effectue pour le compte d'une autre. L'article 1984 du Code civil, qui définit le mandat, exprime bien cette idée que le mandant « donne pouvoir » au mandataire de faire quelque chose pour son compte et en son nom.

Dans les rapports existant entre l'acconier et l'armateur, il y a bien quelquefois un mandat, mais seulement à l'effet d'opérer la livraison au réceptionnaire ou la prise en charge entre les mains du chargeur. Mais, même dans les cas où l'armateur donne un tel mandat à l'acconier, cette mission s'efface devant l'ampleur des opérations matérielles accomplies à titre principal. La conception du contrat de mandat est à rejeter.

Il a été également avancé que l'acconier était lié à l'armateur par un contrat de louage de services [99]. Selon cette idée, l'acconier serait le préposé de l'armateur [100]. M. Bayssière voit dans l'acconier et ses équipes de travail « des membres temporaires et auxiliaires de l'équipage qui sont, comme lui, au service du navire, sans être toutefois, dans toute l'acception du terme, les préposés de l'armateur [101] ». Certaines décisions de jurisprudence ont qualifié les allèges de « prolongement du navire » et en ont conclu que l'acconier était le préposé du capitaine [102].

97. *Op. cit.*, p. 10.

98. Péquin, *op. cit.*, p. 84.

99. Voir M. de Juglart, chronique précitée, 1949, § VII.

100. Cass. civ., 14 mai 1895, *S.*, 1896-I-276 ; Cour d'appel d'Alger, 31 octobre 1923, *Dor. sup.*, 1, 440 ; Tr. comm. Marseille, 14 décembre 1923, *Dor. sup.*, 2, 77 ; Aix, 29 octobre 1924, *Dor. sup.*, 2, 877 ; Tr. comm. Dunkerque, 29 mars 1926, *Dor. sup.*, 4, 376 ; Tr. de paix Casablanca, 28 septembre 1930, *Dor. sup.*, 9, 419.

101. Thèse, Bordeaux, 1934, p. 177.

102. Tr. comm. Bordeaux, 31 octobre 1887, *R.I.D.M.*, III, 579; Cass., 12 juillet 1892, *R.I.D.M.*, VIII, 13 et *D.*, 1892-1-463.

La Doctrine et la Jurisprudence s'accordent généralement pour estimer que c'est une dépendance dans l'exécution du travail qui caractérise le louage de services. En est-il ainsi dans les travaux de l'acconier ? Certainement, mais pour les opérations effectuées à bord du navire seulement. Nous croyons que cette partie du contrat ne peut s'analyser qu'en un louage de services. Il y a en effet, entre les deux parties, le lien de subordination très net qui caractérise les relations entre commettant et préposé [103]. L'arrimage doit s'effectuer scrupuleusement suivant les données précises du cargo-plan. La confection des palanquées est opérée sous la surveillance du bord; il a été jugé par le tribunal de commerce du Havre, le 12 mai 1952 [104], que le navire est seul responsable de la chute d'une palanquée à la mer, dès lors que le chargement a été effectué sous sa surveillance et qu'il était loisible à l'équipage d'enlever une palanquée mal faite. Le hissage et la descente des palanquées s'effectuent également sous la direction du bord. Dans toutes ces opérations, le capitaine et ses officiers ont le droit et le devoir de faire des observations aux employés de l'acconier. Ils ne s'en privent pas, d'ailleurs...

Cependant, pour M. Péquin [105], l'acconier ne peut être considérer comme le préposé du capitaine qu'à l'occasion des opérations de caractère nautique, par exemple pour l'arrimage dont dépend la stabilité du navire. Et comme « l'acconier ne fait jamais qu'exécuter des opérations qui lui sont commandées par le capitaine, lequel en demeure l'auteur... », il en conclut que l'entrepreneur n'effectue pas d'opérations nautiques de sa propre initiative et n'est donc pas le préposé du capitaine.

Nous ne suivons pas cet auteur dans sa distinction entre les opérations nautiques et les opérations commerciales, ni d'ailleurs quand il écrit que les ordres que donne le capitaine « ne portent nullement sur les méthodes et les moyens pour exécuter convenablement son travail, et que la surveillance qu'il exerce constitue simplement pour lui à vérifier si l'ouvrage exécuté est bien conforme à ce qu'il a demandé [106] ».

La responsabilité de l'armateur s'étend, surtout depuis la loi de 1936, aux opérations purement commerciales effectuées à bord. Or, nous venons de montrer qu'un lien de dépendance direct caractérise les rapports entre capitaine et acconier pour toutes les opérations comprises entre la cale du navire et les palans

103. *Cf.* Colin et Capitant, *Cours élém. de dr. civil*, t. II, 10e éd., n° 1084.
104. *D.M.F.*, 1952, p. 675.
105. *Op. cit.*, p. 88 et suiv.
106. *Op. cit.*, p. 91 *in fine*. Comp. *supra*, p. 122. Si le capitaine se contentait de vérifier si l'ouvrage est bien exécuté, qu'adviendrait-il si l'arrimage était mal fait ? Devrait-il le faire recommencer ? Cela ne contribuerait qu'à retarder le navire. En matière d'arrimage, les fausses manœuvres de l'acconier ne peuvent être ni tolérées, ni risquées.

le long du bord. Il y a, selon nous, louage de service pour la phase commerciale située dans le domaine d'application de la loi de 1936.

Par contre, à l'extérieur du navire, avant ou après le palan, l'acconier n'est plus sous la dépendance du bord. Les patrons d'allèges et de remorqueurs ont toute initiative pour manœuvrer dans le cadre des instructions qu'ils ont reçues du chef de manutention, lui-même préposé de l'acconier. Pour cette dernière phase, et jusqu'à la livraison au réceptionnaire, la conception du contrat de louage de services est en défaut.

*
* *

Quelques auteurs [107] et tribunaux [108] ont vu, dans le contrat d'acconage, un contrat de dépôt salarié [109]. La Jurisprudence marocaine a maintes fois qualifié la Manutention Marocaine de dépositaire [110], et l'intéressant ouvrage de M. Bonan, qui traite de l'acconage en général et plus spécialement au Maroc, a pour titre : *L'acconier dépositaire.*

Dans sa note sous l'arrêt de la cour d'Aix du 12 novembre 1947 [111], M. Ripert s'exprime ainsi : « La manutention des marchandises transportées par mer place les objets réunis par le chargeur ou par le capitaine sous la garde de l'acconier. Il y a dépôt salarié ou plus exactement dépôt de garde [112] ».

Il est bien certain que l'acconier sur allèges, s'il ne livre pas les marchandises au destinataire dès leur mise à quai, joue le rôle d'un dépositaire. Mais c'est là faire de cette simple opération accessoire et qui n'a pas toujours lieu [113], l'élément qui détermine la nature juridique du contrat ; aussi M. de Juglart écrivait-il dans sa chronique précitée : « L'utilisation des règles du dépôt réduit l'acconage à sa plus simple expression, et ne permet pas à l'interprète de se faire une idée d'ensemble des

107. V. Barbey, *Les Agents terrestres de la navigation maritime*, p. 78.

108. V. Trib. civil Tamatave, 5 février 1929, *Dor. sup.*, 7, 252, confirmé par cour de Madagascar, 17 décembre 1930, *Dor. sup.*, 9, 198 ; et rejet pourvoi contre cet arrêt par Cass. req., 7 octobre 1934, *Dor. sup.*, 13, 4, Cass. req., 3 février 1930, *D.*, 1930-I-192 ; Aix, 21 avril 1937, *Rev. Scapel*, 1938, p. 55 ; et rejet pourvoi contre cet arrêt Cass. req., 31 décembre 1940, *S.*, 1941-I-69 ; Aix, 12 novembre 1947, *D.*, 1948-I-315 et note Ripert ; Tr. comm. Marseille, 11 février 1949, *D.M.F.*, 1950, p. 247; et 17 octobre 1947, *J.C.P.*, 1948, n° 4457 et note Cordonnier; Tr. comm. Le Havre, 11 décembre 1950, *D.M.F.*, 1951, p. 191.

109. Voir M. de Juglart, *J.C.P.*, 1949-I-749, § IX; Bérard, *op. cit.*, p. 215; Caille, *Le Statut juridique des acconiers*, p. 42, § 28 ; Péquin, *op. cit.*, p. 78 et suiv.

110. Cour de Rabat, 24 avril 1923, *Dor. sup.*, 2, 322, et 26 décembre 1930, *Dor. sup.*, 9, 297 et 10 octobre 1930, *Dor. sup.*, 10, 83 et 5 février 1935, *Dor. sup.*, 14, 130. Mais cette entreprise ne travaille généralement qu'à quai. Elle a toutefois manipulé près de 20 000 tonnes de marchandises sur allèges en 1954.

111. *D.*, 1948-1-315 et note Ripert.

112. Pour M. Ripert, le dépôt de garde est une variété de dépôt. *Cf.* son *Traité de droit commercial*, 1948, n° 2311.

113. V. *supra*, p. 37.

opérations qui en dépendent. » Ceci est particulièrement évident dans le cas d'acconage sur allèges où l'opération de déplacement domine incontestablement toutes les autres.

Cette conception du contrat de dépôt salarié a des conséquences très sévères pour l'acconier qui ne peut bénéficier que des cas d'exonération du droit commun et qui est responsable de la chose qu'il garde en vertu de l'article 1384 du Code civil. C'est ainsi qu'il a été jugé par le tribunal de Marseille le 30 janvier 1923 [114] que l'acconier était responsable de la perte des sacs tombés d'un chaland qui avait de la gîte parce qu'il faisait eau par les coutures. La cour d'appel de Rabat a fait également jouer l'article 1384 pour mettre à la charge de l'acconier la responsabilité découlant d'incendies déclarés après le débarquement du navire [115].

Cette idée trop étroite de dépôt pour qualifier les activités de l'acconier est manifestement destinée à lui faire endosser la responsabilité des marchandises déjà débarquées du navire.

3. *Conceptions plus larges.*

D'autres auteurs enfin ont estimé que seul le contrat d'entreprise pouvait correspondre à la réalité des choses [116] et permettre de placer l'acconier dans une situation assez indépendante. Cette opinion rallie la plupart des suffrages des commentateurs modernes. Elle est partagée par MM. Ripert [117], Péquin [118], Caille [119], Thomas [120] et Sauvage [121] et des tribunaux l'ont adoptée [122].

Le contrat d'entreprise est celui par lequel une personne « s'oblige à effectuer pour une autre un travail déterminé, moyennant un prix calculé eu égard à l'importance de ce travail [123] ». Le contrat de transport est une variété de contrat d'entreprise [124].

114. *Dor.*, 2, 534.
115. V. note 110, p.
116. *Cf.* Bérard, *op. cit.*, p. 217 à 219 ; Péquin, *op. cit.*, p. 94
117. *Tr. dr. mar.*, 4e éd., t. II, n° 1488 *bis*.
118. *Op. cit.*, p. 94 et suiv.
119. *Op. cit.*, p. 47, § 34.
120. *Les Acconiers*, thèse, Aix, 1923, n° 66.
121. *Manuel pratique ...*, n° 133, p. 204.
122. Cour d'appel mixte d'Alexandrie, 16 mai 1934, *Dor.*, 30, 180 ; Tr. comm. Seine, 12 janvier 1948, *D.M.F.*, 1950, p. 499.
123. M. Laborde-Lacoste, *Exposé méthodique de droit civil*, 1947, t. II, n° 1542. La définition donnée par MM. Colin et Capitant, *Droit civil*, t. II, 10e éd., n° 1082, est la suivante : C'est « ... un contrat synallagmatique par lequel une des parties s'oblige à faire un travail d'ordre quelconque, comme édifier des constructions, fabriquer ou réparer un meuble, transporter des voyageurs, des marchandises, défendre en justice, donner des soins à un malade, etc., moyennant une rémunération déterminée ». V. également Planiol et Ripert, *Dr. civ.*, t. II, n° 2987.
124. M. Thomas, l'un des rares partisans de la conception de l'acconier-transporteur maritime, qualifie ainsi le contrat d'acconage.

Aux termes de cette conception, l'acconier serait un sous-traitant de l'armateur pour permettre à celui-ci d'effectuer intégralement ses obligations.

Il est bien certain qu'en effet la compagnie de navigation s'adresse à l'acconier pour lui demander d'accomplir à son profit ce travail de manutention sur allèges qu'exigent les circonstances ou son intérêt.

Toutefois, si l'on considère le contrat d'acconage comme un contrat d'entreprise, l'acconier devient tout à fait indépendant et son activité se surajoute à celle de l'armateur. D'où cette conséquence que la législation terrestre s'applique et non la législation maritime.

Malgré la souplesse de la formule du contrat d'entreprise, les activités de l'acconier choisi par l'armateur ne cadrent pas avec elle, car cette formule ne tient pas compte de la compénétration des activités de l'acconier et du capitaine. Rappelons, par exemple, qu'à bord, l'acconier est un préposé du navire [125] ; l'indépendance de l'acconier-entrepreneur s'accorde mal avec cette phase importante du travail. Or, le contrat qui lie l'armateur à l'acconier englobe la manutention à bord comme le déplacement entre le navire et la terre. Nous croyons en conséquence que le cadre pourtant large du contrat d'entreprise est encore trop étroit pour contenir le contrat d'acconage dans toute sa diversité.

Pour M. Bayard [126], il s'agirait d'un contrat *sui generis* dérivant du contrat de louage de services et du mandat salarié.

Selon nous, seule la qualification de contrat innommé [127] peut convenir à l'acconage sur allèges [128]. On pourra nous objecter que cette qualification n'en est pas une, mais nous répondrons alors que vouloir faire entrer ce contrat d'acconage sur allèges, si original, dans le cadre précis de quelques contrats réglementés par le Code civil, aboutirait à des solutions inadaptées.

125. V. *supra*, p. 96. Tel n'est pas l'avis de M. Péquin qui considère que même pour les opérations d'arrimage en cale du navire, l'acconier jouit d'une liberté complète. C'est la raison pour laquelle il estime qu' « aucun lien de dépendance juridique n'interdit de considérer le contrat d'acconage comme un contrat d'entreprise ».

126. *Dictionnaire des transports maritimes*, v. acconage. Cité par Bonan, *L'acconier dépositaire*, p. 24, § 16.

127. Un contrat innommé est un contrat dont la réglementation précise n'est pas prévue au Code civil, mais dont la validité ne fait aucun doute en vertu de l'article 1134 de ce Code qui pose le principe de la liberté contractuelle.

128. Dans un jugement du 9 octobre 1950, le tribunal de commerce d'Oran qualifie le contrat d'acconage de « contrat spécial » (*D.M.F.*, 1952, p. 32).

b) *Conséquences de cette nature juridique.*

Il ressort de l'analyse précédente que le transport sur allèges en tant que déplacement autonome a la nature juridique d'un transport fluvial, mais que s'il s'intègre dans le contrat de transport maritime, il prend alors le caractère de ce contrat principal dont il n'est qu'un accessoire. Alors que le contrat qui lie le réceptionnaire ou le chargeur à l'acconier est un contrat que l'on peut assimiler à celui de transport fluvial régi par les articles 103 et suivants du Code de commerce, celui qui lie l'armateur à son entrepreneur de manutention est un contrat spécial, né de la pratique maritime, soumis aux règles légales et conventionnelles du contrat principal de transport, et qui suppose une dépendance relative de l'acconier à l'égard du navire. La clause de débarquement d'office n'a aucune influence sur la nature du transport sur allèges ni sur celle des liens qui unissent l'acconier à l'armateur depuis la cale du navire jusqu'à la livraison au destinataire, ou depuis la prise en charge des marchandises à terre jusqu'à leur arrimage à bord.

Nous allons examiner de plus près ces conséquences. Le problème de l'action directe et celui de l'application des articles 433 et 435 du Code de commerce suscitent encore assez de controverses pour mériter qu'on s'y attarde un peu.

Nous étudierons successivement :

— Le problème de l'action directe du réceptionnaire contre l'acconier ;

— L'application des articles 433 et 435 au transport sur allèges.

1. *Problème de l'action directe* [129].

Il a passionné et passionne encore la Doctrine, et divise la Jurisprudence [130].

129. Sur l'action directe en général, voir Solus (H.) : *L'Action directe*, thèse, Paris, 1914.

130. V. note sous Alger, 31 octobre 1923, *Dor.*, 5, 360 ; note sous Cass. roy. Italie, 11 mai 1927, *Dor.*, 19, 363 ; note sous Cass. Turin, 30 décembre 1922, *Dor.*, 3, 441 ; Prodromides : « De l'action directe du destinataire contre l'acconier », *D.M.F.*, 1953, p. 671 et suiv. ; Sauvage (F.) : « L'action directe de l'entrepreneur de déchargement ou acconier dans le transport maritime des marchandises », *Gaz. Pal.*, 1951-2 doctrine 52/53; M. de Juglart, *J.C.P.*, 1949-1-749, notes sous Paris, 6 juin 1952, *J.C.P.*, 1953-J-7390 et 5 mai 1954, *J.C.P.*, 1954-J-8370; M. de Juglart et Chasseriaux, « Chronique de droit maritime et aérien », *Rev. trim. droit comm.*, 1952, p. 418 et suiv. ; Wolff : « Le contrat d'acconage et le principe de l'unité du transport maritime », *D.M.F.*, 1951, p. 315 ; Choteau (A.) : « Les marchandises à quai en quête d'un statut légal », *D.M.F.*, 1950, p. 315; Bertrand de La Grassière : « La nature juridique des opérations de manutention et de livraison des marchandises », *D.M.F.*,

L'acconier peut-il être actionné directement par le réceptionnaire qui n'est pas partie au contrat d'acconage ? Dans l'affirmative, comment expliquer cette dérogation au principe de l'effet relatif des contrats ? [131]

Pour les uns, la livraison sous palan à l'acconier rompt le lien qui unissait auparavant le réceptionnaire à l'armateur, pour le remplacer par un nouveau lien qui rattache le réceptionnaire à l'acconier et qui permet l'action directe. Pour les autres, le lien de droit qui existe entre le réceptionnaire et l'armateur subsiste jusqu'à la livraison effective entre les mains de celui-ci ou du représentant qu'il a choisi, et alors l'action directe ne se justifie plus.

Entre ces deux tendances, la jurisprudence hésite, adopte suivant les espèces l'une ou l'autre de ces opinions, justifie ses décisions par des arguments qui varient parfois d'un jugement à l'autre, et s'obstine à ne pas voir que l'acconage sur allèges pose la question sous un aspect particulier. Les revirements inattendus ne sont pas rares, même chez les cours d'appel.

Devant cette situation confuse, la Cour de cassation, comme pour le problème de la nature juridique du contrat d'acconage, s'abstient de prendre parti, malgré toutes les occasions qu'elle a de le faire.

Il convient de distinguer l'hypothèse où le connaissement ne contient pas la clause de déchargement d'office de celle où cette clause est prévue.

α *Le connaissement ne contient pas de clause de débarquement d'office :* Si le connaissement ne contient pas la clause de débarquement d'office, la responsabilité — et par conséquent le lien — subsiste pour l'armateur à l'égard du réceptionnaire. A défaut d'une clause de libération anticipée du navire, « tant que la livraison n'a pas eu lieu, le contrat de transport continue de recevoir son application » déclare un arrêt de la cour d'appel d'Alger du 31 octobre 1923 [132].

En application de ce principe, de nombreuses décisions ont été rendues pour attribuer au navire la responsabilité de dom-

1953, p. 491 ; Emo (P.) : « En parcourant la jurisprudence maritime », *J.C.P.*, 1953, n° 1082, § IV ; Ramarony : « L'article 435 du Code de commerce a-t-il été abrogé ? », *D.M.F.*, 1952, p. 516; de Grandmaison : « Le contrat de transport maritime », *D.M.F.*, 1951, p. 55 ; Wolff (L.) : « L'acconier n'est pas un transporteur », *D.M.F.*, 1952, p. 171 ; Jauffret : « L'intervention de l'acconier lors de la réception des marchandises transportées par mer », *D.M.F.*, 1951, p. 367 ; Bérard, *op. cit.*, p. 269 et suiv. ; Caille, *op. cit.*, p. 69, § 59.

131. Article 1165 du Code civil : « Les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes ; elles ne nuisent point aux tiers et elles ne lui profitent que dans les cas prévus par l'article 1121. » (L'article 1121 concerne la stipulation pour autrui.)

132. *Dor.*, 5, 360 et intéressante note.

mages survenus sur allèges ou pendant que les marchandises restent sous la garde de l'acconier [133].

Un jugement du tribunal de commerce de Marseille du 31 octobre 1923 [134] a accordé au capitaine le droit d'appeler l'acconier en garantie.

Un jugement du tribunal de commerce d'Anvers du 22 juillet 1910 [135] a déclaré que l'action contre l'acconier « chargé par le capitaine d'effectuer le déchargement ..., sans lien de droit avec les destinataires ..., manque de recevabilité ».

L'action directe a été cependant reconnue par certains tribunaux, fondée sur la responsabilité du fait des choses de l'article 1384 du Code civil pour mauvais état du matériel d'acconage [136], ou parce que le fait de fournir une allège en mauvais état constitue une faute [137], ces principes de responsabilité tenant lieu de lien de droit.

Un lien de droit implicite, justifiant l'action directe, a été trouvé dans la possibilité, reconnue à l'acconier de par sa convention avec le capitaine, de réclamer directement certains frais de veille au destinataire. Cette possibilité, estime l'annotateur d'un arrêt de la cour d'Alger du 31 octobre 1923 [138], prouve que le destinataire et l'acconier ne sont pas purement et simplement des tiers sans lien de droit [139].

Mais c'est surtout à la substitution de mandat que la Doctrine et la Jurisprudence ont fait appel, dès la fin du XIX[e] siècle, pour justifier l'action directe. C'était cette notion dont les tribunaux s'étaient servis pour autoriser l'action directe du réceptionnaire contre le dernier voiturier. Le doyen Josserand, dans son ouvrage sur les transports, considère que la substitution de mandat, qui autorise l'action directe du mandat contre le mandataire substitué aux termes de l'article 1994 deuxième alinéa du Code civil, « explique donc merveilleusement les solutions

133. Voir Aix, 30 mars 1868. *Recueil Marseille*, 1869-I-95 ; Bordeaux, 6 février 1889, *R.I.D.M.*, IV, 645, confirmant Tr. comm. Bordeaux, 12 janvier 1888, *R.I.D.M.*, III, 713 ; Cass. civ., 12 juillet 1892, *R.I.D.M.*, VIII, 13 ; Alger, 23 janvier 1903, *D.*, 1910-2-149 ; Tr. comm. Rouen, 3 janvier 1923, *Dor. sup.*, I, 231 ; Aix, 3 mai 1923, *Dor. sup.*, I, 292 et 18 juin 1923, *Dor. sup.*, 1, 54.

134. *Dor. sup.*, 1, 461.

135. *R.I.D.M.*, XXVI, 552.

136. Tr. comm. Marseille, 30 janvier 1923, *Dor.*, 2, 534.

137. Haute-Cour de justice d'Angleterre, 5 mars 1914, *R.I.D.M.*, XXIX, 799.

138. *Dor.*, 5, 360 *in fine*. *Cf.* Anvers, 9 mars 1923, *Dor.*, 3, 238 et Cass. Turin, 23 juillet 1921, *R.I.D.M.*, XXXIV, 892.

139. C'est là une conception trop étroite des frais divers qui peuvent ne pas être inclus dans le fret. De même, le fait pour un armateur de déclarer que les frais d'acconage sont à la charge du réceptionnaire ou du chargeur veut simplement dire que le fret qu'il encaisse ne comprend pas ces débours. Ce sont parfois de simples considérations d'organisation interne qui poussent l'armateur à facturer les frais d'acconage à leurs clients ou à demander à ceux-ci de régler directement l'acconier. Aucune conséquence juridique ne doit en découler.

jurisprudentielles en matière de transports successifs : elle ne laisse rien dans l'ombre et dissipe toutes les apparentes contradictions [140] ».

Appliquée à notre matière, cette théorie revient à estimer que le transport maritime est — ou contient — un mandat donné par le chargeur au capitaine, et que celui-ci s'est substitué l'acconier. D'où action directe du mandant — le chargeur, ou plus exactement le réceptionnaire qui prend sa place dans le contrat — contre le mandataire substitué qui est l'acconier.

En l'absence de clause de débarquement d'office, il fallut assimiler l'acconier à un dernier voiturier, en lui appliquant la théorie jurisprudentielle toute faite des transporteurs successifs. Mais il fallait pour cela considérer que l'acconier était un transporteur [141]. Il est d'ailleurs curieux de constater que cette conception de l'acconier-transporteur, si réaliste en matière d'acconage sur allèges, a toujours été considéré comme une arme à double tranchant. Les auteurs l'ont adoptée ou refusée suivant qu'ils ont voulu expliquer ou repousser l'action directe [142].

Pour notre part, nous ne pensons pas que l'action directe soit une conséquence inéluctable de l'idée d'acconage-transport. Rapprocher ces deux notions par un lien de cause à effet revient à refuser de tenir compte de la situation juridique d'où procède le transport, à ne pas admettre qu'un fait de nature bien déterminé peut engendrer des liens de droit différents suivant la façon dont il s'intègre dans tout un ensemble d'autres faits.

β *Le connaissement contient la clause de débarquement d'office :* La clause de débarquement d'office allait servir une fois encore les défenseurs des chargeurs, au nom de ce prétendu accord de volonté des parties. La plupart de ceux qui ont désiré l'action directe au profit du réceptionnaire ont vu, dans la clause, l'autorisation du chargeur donnée au capitaine ou à l'armateur de se substituer un tiers pour procéder à la livraison effective, but incontestable du contrat. De nombreuses décisions ont été rendues dans ce sens [143].

140. Josserand : *Les Transports*, n° 748.

141. V. cour de Tunis, 12 décembre 1951, *D.M.F.*, 1952, p. 645.

142. C'est le cas de M. Sauvage qui, dans une de ses chroniques (*Gaz. Pal.*, 1951-2 doctrine-52), défend la thèse de l'acconage-transport pour appliquer la théorie de la substitution de mandat à l'encontre de l'acconier. En sens inverse, il semble que la cour de Paris, dans son arrêt du 6 juin 1952 (*J.C.P.*, 1953-J-7390 et note M. de Juglart) écarte la thèse de l'acconage-transport pour refuser l'action directe du réceptionnaire contre l'acconier. C'est, croyons-nous, la raison pour laquelle cet arrêt, bien que ne voulant pas prendre parti sur la nature même du contrat d'acconage, rejette malgré tout expressément la nature de transport.

143. Cass., 29 janvier 1896, *D.*, 1896-I-406 ; Paris, 3 octobre 1924, *Gaz. Pal.*, 1924-2-703 et 26 octobre 1937, *Gaz. Pal.*, 1937-2-963 ; Aix, 12 novembre 1947, *D.*, 1948, 310 ; Rouen, 2 février 1950, *Gaz. Pal.*, 1950-I-345 ; Tr. comm. Marseille, 7 novembre 1952, *D.M.F.*, 1953, p. 456.

Un arrêt de la cour d'Aix du 13 octobre 1949 [144] infirmant un jugement du tribunal de commerce de Marseille du 18 décembre 1947, s'exprime en ces termes : « Attendu que c'est en tant que mandataire du chargeur que le capitaine a traité avec une société d'acconage qui a pris livraison des tonnelets pour le compte du destinataire ; que ce dernier a incontestablement une action directe contre ladite société qui lui doit livraison ou, à défaut, indemnité. »

La Jurisprudence récente est plus hésitante car l'application de la substitution de mandat en la matière est violemment combattue par la Doctrine. La contre-argumentation est devenue maintenant classique : la substitution de mandat suppose un mandat à l'origine. Pour que l'acconier soit le mandataire substitué du capitaine, il faudrait que le capitaine soit, à son tour, le mandataire du chargeur. Or, il est impossible d'admettre que le contrat de transport maritime puisse s'analyser en un mandat. Il y a bien dans la clause de débarquement d'office et abstraction faite de ce que le consentement du chargeur a été vicié, un mandat qui se surajoute au contrat principal. Mais il ne s'agit que d'un mandat à l'effet de faire un choix, et non un mandat à l'effet de passer d'autres actes juridiques pour le compte du chargeur ou du réceptionnaire. Ainsi que le fait remarquer M. Wolff [145], l'acconier ne peut être considéré comme substitué au transporteur maritime que pour effectuer des actes juridiques et non pour débarquer un navire, opération essentiellement matérielle, qui est une de celles qui font l'objet du transport maritime. En admettant que son consentement à la clause soit réel [146], le chargeur dit au capitaine non pas ce que lui faisait dire M. Jauffret [147], mais ceci : « Je vous confie ma marchandise afin que vous la remettiez à tel destinataire. Si cela peut vous être utile, je vous autorise à choisir vous-même l'acconier. Je vous fais confiance dans ce choix, à cause de la garantie morale que m'offre votre titre (ou la réputation de l'armement), d'autant plus que j'ignore quels sont les moyens de déchargement que vous trouverez à destination. Vous pourrez décider sur place (ou bien votre agent qui est sur place, qui connaît les moyens dont il peut disposer et qui doit veiller à ce que tout se passe bien pour la bonne réputation de la compagnie, fera ce choix pour le mieux). »

144. Décision inédite mentionnée par M. Bérard, *op. cit.*, p. 270.

145. « Le contrat d'acconage et le principe de l'unité du transport maritime », *D.M.F.*, 1951, p. 345.

146. Ce qui est inexact.

147. V. *supra*, p. 78.

Nous pensons ne pas trahir la pensée des rares chargeurs qui acceptent en connaissance de cause la clause de débarquement d'office, en la traduisant ainsi. Prise dans ce sens, la clause est une nécessité du commerce maritime et du commerce tout court, surtout si l'emploi des allèges s'impose.

Dans une de ses notes au *Dalloz* [148], M. Ripert estime que le contrat de transport maritime, contrat d'un type bien déterminé, ne saurait être assimilé à un mandat, dont il diffère totalement par nature, et qui ne l'implique même en aucune manière.

Outre la substitution de mandat, d'autres théories ont été mises en avant pour expliquer l'action directe. C'est ainsi qu'on a parlé d'une stipulation pour autrui pour légitimer un lien direct entre l'acconier et le réceptionnaire [149]. Le transporteur stipulerait avec l'acconier en faveur du réceptionnaire. Ce serait l'article 1121 du Code civil et non plus l'article 1994 qui accorderait l'action directe. Le tiers bénéficiaire serait, en l'espèce, le destinataire, le promettant serait l'acconier, et l'armateur jouerait le rôle de stipulant, « la désignation du tiers bénéficiaire n'étant pas exigée pour que la stipulation pour autrui soit valable, l'indication de la qualité, telle que celle des porteurs de connaissement décrivant des marchandises déposées entre les mains du promettant (l'acconier) serait suffisante [150] ». Un arrêt du 31 octobre 1924 de la cour de Paris [151] n'a pas reconnu à l'acconier le droit d'invoquer les clauses élisives du connaissement sous le prétexte que ce document était pour lui *res inter alios acta*.

Cette explication de l'action directe par les principes de la stipulation pour autrui a été rejetée par M. Wolff dans sa chronique précitée [152]. « L'une des conditions essentielles de la représentation, écrit-il pour critiquer la thèse de la substitution de mandat comme celle de la stipulation pour autrui, est la volonté commune du représentant et de son co-contractant pour faire produire effet au contrat en la personne du représenté. A défaut de consentement exprès, il est impossible de considérer que la convention d'acconage comporte automatiquement cette *contemplatio domini* indispensable pour mettre en jeu la ... stipulation pour autrui. »

D'autres décisions assez récentes ont admis l'action directe en vertu du rôle de l'acconier-dépositaire. Dans un arrêt du 12 novembre 1947 [153], la cour d'Aix estime qu'ayant, par la signa-

148. *D.*, 1948-J-315.

149. Tr. comm. de la Seine, 22 janvier 1954, *D.M.F.*, 1954, p. 560 ; v. *infra*, p. 132.

150. M. de Juglart, *J.C.P.*, 1949-I-749, § X. Voir cour de Gênes, 8 juin 1926, *Dor.*, 15, 482.

151. *Dor. sup.*, 2, p. 881.

152. *D.M.F.*, 1951, p. 315 ; également *infra*, p. 132.

153. *D.M.F.*, 1950, p. 142.

ture du billet de bord, pris en charge la marchandise, il a l'obligation de la représenter en son état de réception si, pour une raison quelconque, il ne la remet pas au navire transporteur. Elle déclare en outre que la marchandise est passée aux risques de l'acconier pendant le temps qu'il la détient et qu'il est présumé en faute si elle périt alors, sauf pour lui, pour se libérer de cette responsabilité attachée à l'obligation de restitution, à rapporter la preuve positive du fait d'un tiers ou de la force majeure.

Un jugement du tribunal de commerce d'Alger du 10 janvier 1952 [154] se fonde sur la même conception pour soumettre l'acconier aux règles sévères du droit commun.

La novation par changement de débiteur a été également invoquée. Le capitaine se réserverait, en vertu du connaissement, le droit de se substituer à lui-même, une autre personne dans l'accomplissement de son obligation de livrer [155].

La Cour de cassation italienne a fait appel à la délégation pour justifier l'action directe [156]. Le capitaine y survivrait mais les réceptionnaires pourraient agir contre l'acconier [155].

Un jugement du tribunal de Marseille du 7 novembre 1952 [157] a même fait allusion à la notion de gestion d'affaires pour justifier l'action directe, à défaut de clause du contrat pouvant donner prise à l'idée de substitution de mandat. Et dans son désir d'être plus sûr d'accorder au réceptionnaire l'action directe contre l'acconier, ce même jugement qualifie ce dernier de dépositaire salarié.

Signalons également un arrêt de la cour d'appel de Madagascar qui, le 31 mai 1954, revenant complètement sur sa jurisprudence antérieure hostile à l'action directe, accordait au réceptionnaire le droit d'agir directement contre l'acconier tenu d'une obligation de résultat. L'intérêt de cette décision, outre celui de marquer un revirement complet, consiste en ce que l'action n'est pas justifiée par un lien de droit fondé sur une institution juridique précise telle que le mandat ou la stipulation pour autrui, mais par une simple obligation de restituer la marchandise dans l'état où l'acconier l'a reçue.

En dehors du domaine de la responsabilité contractuelle, certaines décisions ont admis l'action du réceptionnaire contre l'acconier en cas de faute lourde professionnelle de celui-ci.

154. *D.M.F.*, 1952, p. 616. Ce jugement fait également allusion à l'article 1994 du Code civil.

155. M. DE JUGLART, *J.C.P.*, 1949-1-749, § X et note sous *Dor.*, 19, 363.

156. Cour de cassation du royaume, le 11 mai 1927, *Dor.*, 19, 363, et note.

157. *D.M.F.*, 1953, p. 456. Ce jugement semble toutefois exiger en outre la substitution de mandat.

fondée sur les articles 1382 et suivants du Code civil et les principes de la responsabilité civile [158].

Enfin, certains tribunaux ont accordé au réceptionnaire l'action directe par principe, sans chercher à la justifier par des considérations sérieuses. Citons, par exemple, avec M. Bérard [159], un jugement du tribunal de Marseille du 5 novembre 1948 qui, se bornant à aligner sa conduite sur celle de la cour d'Aix, déclarait « qu'il y a lieu de considérer qu'en vertu de la jurisprudence du ressort, le réceptionnaire possède un droit direct à l'encontre de l'acconier que s'est substitué le transporteur maritime ».

*
* *

On voit que la Doctrine et la Jurisprudence ont rivalisé d'ingéniosité pour accabler l'acconier au bénéfice du réceptionnaire.

Comme pour les controverses élevées à propos de la nature juridique du contrat d'acconage et plus précisément des effets de la clause de débarquement d'office, les théories que nous venons d'examiner et qui sont favorables à l'action directe, présentent presque toutes cette erreur commune qu'elles se fondent sur une prétendue volonté des deux parties au contrat de transport maritime, alors que cet accord de volonté n'a jamais existé. Seule la thèse des transports successifs se passe de cette conception erronée. La Cour de cassation, d'ailleurs, dans un de ses bien rares arrêts où elle a pris position dans le débat [160], n'est-elle pas allée jusqu'à affirmer que la preuve était rapportée de la volonté commune du chargeur et de son co-contractant, de faire produire effet au contrat en la personne du réceptionnaire ?

Mais les arguments juridiques invoqués sont si artificiels et s'adaptent si mal au transport sur allèges, les attaques récentes menées contre la théorie de la substitution de mandat sont si efficaces, que la Jurisprudence semble hésitante [161]. La Cour de cassation, depuis son arrêt du 21 octobre 1952, n'a pas voulu prendre parti malgré de nombreux pourvois. Son arrêt byzantin du 16 novembre 1952 [162] a cassé un arrêt de la cour d'Aix du 12 janvier 1950 [163] qui avait accordé l'action directe au réceptionnaire pour le motif que cette décision d'Aix faisait dépendre le litige d'un mandat donné par l'armateur à l'acconier, sans

158. Tr. comm. Alger, 8 février 1954, *D.M.F.*, 1954, p. 547.
159. *Op. cit.*, p. 271 et 272.
160. Cass., 21 octobre 1952, *D.M.F.*, 1953, p. 73.
161. Voir Prodromides, chronique précitée au *D.M.F.*, 1953, p. 672.
162. *D.M.F.*, 1953, p. 149.
163. *D.M.F.*, 1950, p. 373.

indiquer d'où résulte la preuve de ce mandat. Et la Cour suprême d'ajouter qu'aussi longtemps que ne sera pas résolue la question de savoir si c'est du transporteur maritime, du chargeur ou du destinataire que l'acconier tient son mandat de décharger la marchandise, l'armateur devra être maintenu en cause pour les avaries survenues après le déchargement.

Elle se prononce implicitement contre l'action directe, casse une décision qui l'avait accordée, mais refuse expressément de prendre parti.

Certaines Cours d'appel ont pris, à l'égard de ce problème, une attitude plus nette.

Un important arrêt de la Cour de Paris du 6 juin 1952 [164] refuse l'action directe car, quelle que soit la nature juridique du contrat qui lie l'acconier à l'armateur, elle n'est pas, en tout cas, un transport prolongeant dans le temps et dans l'espace le véritable contrat de transport intervenu à l'origine entre le chargeur et le destinataire de la marchandise. « C'est à tort, conclut l'arrêt, que (les premiers juges) ont déclaré cette demande (du destinataire contre l'acconier) recevable ... Aucun lien de droit ne pouvait, en effet, exister entre les deux sociétés précitées, l'une se présentant comme destinataire et propriétaire des marchandises, l'autre comme entreprise d'acconage et non comme entreprise de transport ... Il convient en conséquence ... de rectifier l'erreur de droit. »

Peu de temps auparavant, la cour d'appel de Poitiers avait décidé dans son arrêt du 6 décembre 1951 [165] que la Manutention Marocaine n'avait pas de lien de droit avec le réceptionnaire, et qu'elle répondait éventuellement de ses fautes à l'égard du transporteur seulement. La cour s'appuie sur le fait que l'acconier, n'ayant pas participé au contrat de transport, et n'ayant reçu aucun mandat du propriétaire de la marchandise, ne peut se voir réclamer par ce dernier la valeur des manquants. L'armateur, seul responsable puisque signataire du connaissement, ne pourrait demander à l'acconier de le relever des condamnations prononcées, qu'en établissant que les pertes sont dues à la faute de celui-ci.

La cour d'appel de Rabat a jugé dans le même sens le 5 décembre 1952 [166] mais en semblant s'appuyer sur le fait que la Manutention Marocaine jouit d'un monopole de droit. De toutes manières, ces deux arrêts fixent la jurisprudence marocaine susceptible de s'appliquer aux opérations des ports de Mazagan et de Mogador où la totalité du trafic passe par des allèges.

164. *J.C.P.*, 1953-J-739, et note M. de Juglart et *D.M.F.*, 1952, p. 532 et note Wolff (note B).

165. *D.M.F.*, 1952, p. 247 et note Villeneau.

166. *D.M.F.*, 1953, p. 101.

La cour d'appel de Tunis, dans un arrêt du 28 octobre 1953 [167], a estimé qu'il y a seulement lien de droit justifiant l'action directe si un contrat est intervenu entre le destinataire et l'acconier, ou si le transporteur maritime a un mandat exprès pour choisir un acconier. L'intérêt de cette décision réside surtout dans le fait qu'elle précise que la clause de débarquement d'office n'implique pas un contrat distinct de celui de transport maritime, ni la stipulation d'un transfert de responsabilité du transporteur à l'acconier.

Enfin, un important jugement du tribunal de commerce de Marseille du 20 avril 1951 [168] a marqué un revirement de l'attitude des juges consulaires marseillais. Ce jugement nie catégoriquement l'existence d'un lien juridique unissant le réceptionnaire à l'acconier. Il estime que la clause de débarquement d'office autorise seulement le transporteur à choisir son sous-traitant. Une stipulation de fin de responsabilité ne met pas fin aux rapports juridiques, ce que nous approuvons sans réserve [169].

Il semblait donc, comme le faisait remarquer M. de Juglart dans sa note sous l'arrêt de Paris du 6 juin 1952 précitée, que « la Jurisprudence abandonnerait progressivement cette idée qu'en vue d'améliorer la position des chargeurs et des destinataires, il est nécessaire de créer un lien de droit entre le propriétaire de la marchandise et l'acconier. Cette entreprise ne serait donc ni un mandataire substitué de l'armateur (puisque le transport maritime n'est pas un mandat), ni un transporteur maritime, ni un transitaire, ni un dépositaire agissant pour le compte de l'armateur et tenu d'une obligation de garantie aussi bien à l'égard du réceptionnaire qu'à l'égard de l'armateur. Elle ne serait pas liée au destinataire. Seul le transporteur demeurerait tenu à l'égard de ce dernier jusqu'à la délivrance effective des marchandises, serait-ce même en présence de la clause de débarquement d'office dont un tribunal a d'ailleurs contesté la validité (Marseille, 20 avril 1951). »

La question était pourtant loin d'être tranchée. Outre le revirement de la cour de Madagascar qui, revenant sur sa jurisprudence précédente, a reconnu le droit du réceptionnaire d'actionner directement l'acconier dans son arrêt du 31 mai 1954 précité, il convient de noter le nouveau revirement aussi spectaculaire de la cour de Paris. Par deux arrêts du 5 mai 1954 [170],

167. *D.M.F.*, 1954, p. 213.

168. *D.M.F.*, 1951, p. 335.

169. Les arguments du tribunal de Marseille ont été approuvés par M. Wolff (*D.M.F.*, 1951, p. 315) et critiqués par M. Jauffret (*D.M.F.*, 1951, p. 367).

170. *J.C.P.*, 1954-J-8370 et note M. de Juglart.

la cinquième chambre de cette cour accorda l'action directe au réceptionnaire [171].

Tout en confirmant dans la première espèce que l'acconier n'est pas un transporteur, les juges parisiens ont reconnu la recevabilité de l'action directe en ces termes : « Considérant que (l'armateur) soutient, en s'appuyant sur les clauses du connaissement, qu'en l'espèce l'acconier a été le mandataire du destinataire et qu'en signant les feuilles de pointage sous palan, il a agi pour le compte des destinataires et a libéré le transporteur maritime de ses obligations ; — considérant que l'article 6 du connaissement porte que la société, le capitaine ou les agents auront en tous temps la faculté de mettre les marchandises en allèges ou toutes autres embarcations, de les déposer à terre ... aux frais, risques et périls du destinataire, la responsabilité du navire cessant dès que la marchandise a quitté le palan, et ajoute que tous les frais de déchargement seront à la charge du réceptionnaire nonobstant tous usages contraires au port de débarquement ; — considérant que, de cet article, il apparaît que, de convention expresse faisant la loi des parties, l'acconier est intervenu comme mandataire des destinataires et qu'en cette qualité, il doit être déclaré responsable envers ces derniers des manquants pour lesquels aucune réserve n'a été faite sous le palan du navire et, encore mieux, des manquants dont il est certain qu'ils sont intervenus entre la mise sous palan et la livraison aux destinataires... »

Ce revirement est peu explicable. Nous espérons qu'il ne s'agit là que d'un des derniers soubresauts de la théorie vicieuse de l'acconage-mandat et de cette interprétation, aussi peu réaliste que possible, de la volonté des contractants qui, aux termes mêmes de cet arrêt, doit faire la loi des parties.

Il ne nous reste plus qu'à constater, avec M. de Juglart [172], qu'en définitive les problèmes de déchargement et de chargement demeurent extrêmement confus en Doctrine et en Jurisprudence, et à souhaiter que la Cour de cassation vienne prochainement mettre un terme à cette confusion. Mais nous avouons que le récent arrêt de cette juridiction suprême du 16 novembre 1954, nous laisse peu d'espoir à ce sujet, pour un proche avenir tout au moins.

*
* *

171. La deuxième espèce concernant un wharf, il serait permis de penser que cette cour a considéré que le problème se pose différemment pour les acconiers jouissant d'un monopole. Mais la première espèce concerne bel et bien un débarquement à quai dans le port de Libreville où les allèges ne sont pas utilisées et où l'acconage est libre.

172. Note au *J.C.P.* 1954, précitée.

Que faut-il penser de ce problème qui domine tout le régime juridique de l'acconage ? Car, nous l'avons vu, les controverses relatives aux effets de la clause de débarquement d'office et à la nature du contrat d'acconage ont pour but essentiel d'expliquer ou de repousser la mise hors de cause de l'armateur avant la livraison effective entre les mains du destinataire porteur du connaissement, c'est-à-dire, en définitive, d'admettre ou de repousser l'action directe [173].

A notre avis, la thèse de l'action directe du réceptionnaire contre l'acconier est insoutenable, et ceci pour la raison très simple que la clause de débarquement d'office et tout spécialement en cas de débarquement sur allèges, n'est qu'une clause d'irresponsabilité de l'armateur, valable puisqu'en dehors de la sphère d'application de la loi du 2 avril 1936. Comme l'ont déclaré les juges de Marseille, le 20 avril 1951, cette clause ne met pas fin aux rapports juridiques des parties au contrat de transport maritime. Vouloir lui donner un autre effet, c'est soit méconnaître la nature réelle de la convention qui lie le chargeur et l'armateur et les conditions dans lesquelles elle s'est formée, soit vouloir donner satisfaction aux chargeurs et aux réceptionnaires — ou plus précisément à leurs assureurs — au prix des pires invraisemblances. Le jour où tous nos magistrats se seront pénétrés de cette idée que les chargeurs de marchandises doivent accepter sans discuter la clause de débarquement d'office, et que, de toutes manières, ils n'ont nullement l'intention de faire cesser le contrat qu'ils signent avant la livraison à leur correspondant, la Jurisprudence française sera unifiée dans le sens du jugement de Marseille de 1951. Ou alors, ils violeraient manifestement le fameux principe de l'autonomie de la volonté qui domine encore la plus grande partie de notre droit, et plus spécialement ce contrat consensuel qu'est celui de transport maritime, à l'extérieur du domaine de la loi de 1936.

2. *L'application des articles 433 et 435 au transport sur allèges.*

Pour obtenir réparation des dommages survenus au cours du transport sur allèges, le réceptionnaire doit exercer un recours contre celui des intéressés avec lequel il est uni par un lien de droit. Pour les tenants de la thèse d'après laquelle le réceptionnaire est lié à l'armateur jusqu'à la délivrance des marchandises entre ses mains ou entre les mains d'un mandataire de son choix, et à laquelle nous nous rangeons, l'action sera dirigée

173. C'est ce qui explique l'interpénétration très intime de tous les problèmes que nous avons étudiés.

contre la compagnie de navigation. Pour leurs adversaires, c'est-à-dire pour ceux qui voient notamment dans la clause de débarquement d'office ou dans une stipulation pour autrui la justification d'un lien direct entre l'acconier et le réceptionnaire, ce dernier agira contre celui-là.

Dans le premier cas, l'action sera régie par les principes du droit maritime. L'armateur pourra opposer au demandeur la prescription annale de l'article 433 et les fins de non-recevoir de l'article 435 du Code de commerce, si le dommage s'est produit à l'extérieur du domaine d'application de la loi de 1936, ce qui est en principe le cas s'il a eu lieu au cours du transport sur allèges. Le réceptionnaire ne bénéficiera pas du privilège que l'article 191, alinéa 5, du Code de commerce lui accorde [174] mais ce sera là un inconvénient mineur pour lui. Dans le second cas, l'action ne sera pas régie par les mêmes principes, mais par ceux du droit commun ou des articles 103 et suivants du Code de commerce (il en est toujours ainsi au cas où l'acconier est choisi par le chargeur ou par le réceptionnaire de la marchandise).

Mais quelle que soit la solution adoptée, le réceptionnaire devra prouver son droit. Pour cela, il adressera à celui contre lequel il devra agir des protestations écrites appelées « réserves », soit pour se conformer à la législation des transports maritimes ou fluviaux, soit en vertu du principe d'après lequel il est illusoire de faire valoir un droit si on ne peut pas le prouver. De leur côté, l'armateur et l'acconier devront se ménager des recours possibles. Que l'acconier travaille pour le compte de l'armateur ou pour celui du propriétaire de la marchandise, des réserves sont indispensables car il faudra toujours situer le dommage et constituer les preuves pour l'action directe du réclamateur contre l'acconier, ou par l'appel en garantie de l'acconier par l'armateur.

Nous examinerons d'abord les preuves que sont les réserves prises sur les feuilles de pointage ou d'allèges et les états différentiels, puis les fins de non-recevoir et les prescriptions applicables.

Réserves [175]. — L'article 2 de la loi du 2 avril 1936 [176] crée en faveur du chargeur une présomption de responsabilité qui pèse

174. V. Ripert, *Tr. dr. mar.*, 4e éd., t. II, n° 1830 et suiv.

175. V. les chroniques très documentées de M. de Juglart, « Les réserves de l'article 2 de la loi du 2 avril 1936 », *D.M.F.*, 1953, p. 304 et 363 et suiv. et *D.M.F.*, 1955, p. 131, 195 et 259 et suiv. Sur la façon matérielle de prendre les réserves le long du bord et la difficulté de ces opérations, voir *supra*, p. 43 et suiv.

176. Art. 2. — Après réception des marchandises, le transporteur ou son représentant devra, sur la demande du chargeur, lui délivrer un connaissement

contre l'armateur [177]. Si le transporteur sur allèges présente le long du bord des colis avariés ou en nombre inférieur à celui qui a été manifesté, le capitaine doit adresser, contre ce transporteur, des réserves précisant les quantités réellement chargées, l'état des colis litigieux [178] ou les raisons qui le poussent à penser que les déclarations du chargeur sont inexactes. Ces réserves peuvent porter sur le poids [179], sur le nombre, comme sur l'état des emballages [180] ou du contenu [181], sur les marques qui peuvent être plus ou moins lisibles.

Une jurisprudence abondante a permis de dégager les principes suivants [182]. Les réserves prises par le bord contre le chargeur doivent être motivées. Le parfait état apparent des colis ne suffit pas à exonérer l'armateur. Le pesage contradictoire de tous les colis étant incompatible avec la rapidité des opérations maritimes, le capitaine peut user de la faculté que lui laisse l'alinéa 2 de l'article 2 de la loi, en refusant de confirmer sur le connaissement le poids mentionné par le chargeur mais à la condition de motiver ses doutes. Les freintes de route sont admises dans la mesure des usages des ports de destination. La nature des emballages, si elle correspond à une présentation habituelle, n'est pas, en principe, un motif sérieux de réserves. Les marques ne peuvent faire l'objet de protestations que s'il est avéré qu'elles ne peuvent pas permettre une identification des colis. Enfin, seuls les vices cachés de la cargaison peuvent être dispensés de contestations écrites motivées.

portant mention des marques et, selon le cas, du nombre des colis et objets, ou bien de la quantité, de la qualité ou du poids des marchandises, le tout d'après les indications données par écrit par le chargeur avant l'embarquement. Les marques doivent être suffisantes pour l'identification des marchandises et être apposées de manière qu'elles restent normalement lisibles jusqu'à la fin du voyage.

» Le transporteur ou son représentant peut refuser d'inscrire au connaissement les déclarations du chargeur relatives aux marques, au nombre, à la quantité, à la qualité ou au poids des marchandises lorsqu'il a de sérieuses raisons de douter de leur exactitude ou qu'il n'a pas eu les moyens normaux de les contrôler.

» Mais, dans ce cas, il doit faire mention spéciale de ces raisons ou de cette impossibilité. La preuve des manquants incombe alors à l'expéditeur ou au réceptionnaire. Le récépissé délivré au chargeur avant l'embarquement des marchandises sera, après leur embarquement, échangé sur sa demande contre un connaissement régulier. »

177. V. M. de Juglart, « Chronique », *D.M.F.*, 1953, p. 305, § II et références.

178. Les colis en mauvais état sont presque toujours refusé à l'embarquement.

179. Après pesage ou bien d'après l'état extérieur des colis (sacs flasques ou perdant leur contenu par des trous ou par les coutures par exemple).

180. Emballages faibles ou à claire-voie, ou sacs usagés par exemple.

181. X caisses « sonnant la casse » (caisses contenant des objets en verre ou en porcelaine par exemple).

182. V. références citées par M. de Juglart, chronique précitée, *D.M.F.*, 1953, p. 304 et 363 et suiv.

Ces réserves permettront à l'armateur de s'exonérer de responsabilité pour ces dommages constatés au moment de la prise en charge par l'acconier, sur allèges le long du bord, au port de destination.

Les réserves prises à l'embarquement sont moins nombreuses et variées que celles qui sont constatées à la livraison car à celles-là s'ajoutent toutes celles qui correspondent aux dommages causés au cours du chargement à bord, du voyage et du déchargement. Aussi, les réserves à l'arrivée présentent-elles beaucoup plus d'importance que les précédentes.

Les réserves au débarquement sous palan, c'est-à-dire au moment où la loi de 1936 cesse de s'appliquer, sont régies par les dispositions de l'article 8 de cette loi [183]. Cet article prévoit que les réserves seront faites par le réceptionnaire mais dans la plupart des cas, elles seront prises par l'acconier choisi par l'armateur [184]. Quand le réceptionnaire sera à même de vérifier la marchandise, c'est-à-dire quand il la recevra effectivement sur le quai, il ignorera si le dommage s'est produit avant la livraison sous palan, ou sur l'allège, c'est-à-dire s'il devra se conformer aux règles de l'article 8 de la loi de 1936, ou à celles qui résulteront du régime applicable au transport sur allèges [185] qu'il restera à déterminer.

En l'absence de réserves, l'article 8 de la loi décide que la réception des marchandises vaut présomption de livraison conforme aux mentions du connaissement. Contrairement à la fin de non-recevoir de l'article 433 du Code de commerce, l'absence de réserves contre le bord ne s'oppose pas à l'exercice de l'action, mais oblige l'acconier à faire la preuve difficile que la marchan-

183. Art. 8. — En cas de pertes ou dommages survenus aux marchandises, le réceptionnaire doit adresser des réserves écrites au transporteur ou à son représentant au port de déchargement, au plus tard au moment de la prise de livraison, faute de quoi les marchandises sont présumées, sauf preuve contraire, avoir été reçues par lui telles qu'elles sont décrites au connaissement. S'il s'agit de pertes ou dommages non apparents, cette notification peut être valablement faite dans les trois jours de la livraison, jours fériés non compris.

» Le transporteur aura toujours le droit de demander qu'une constatation contradictoire de l'état des marchandises soit faite lors de leur réception.

» Dans tous les cas, l'action contre le transporteur à raison de toutes pertes et dommages est prescrite un an après la livraison des marchandises et, si la livraison n'a pas lieu, un an à dater du jour où elles auraient dû être livrées. »

184. Cette contradiction peut s'expliquer de deux manières : ou bien la loi de 1936 ne s'applique pas seulement à la phase maritime du transport comme elle le prétend dans son article premier ; ou bien il y a là la preuve que l'acconier représente le destinataire. Nous penchons pour la première hypothèse. Car, ainsi que l'indique M. Ripert dans son article sur le « Sectionnement du contrat de transport maritime » (*D.M.F.*, 1950, p. 471), d'autres dispositions de la loi ne sont pas applicables à la seule phase purement maritime du transport, telles que les articles 3 à 6 qui concernent l'inexactitude des indications du chargeur, et l'article 10 qui traite de la compétence.

185. Voir Ripert, *Tr. dr. mar.*, 4e éd., t. II, n° 1827.

dise ne lui a pas été remise intacte ou ne lui a pas été remise du tout. Dans un arrêt du 25 mai 1954 [186], la Cour de cassation, rejetant un pourvoi formé contre un arrêt du 9 août 1951 de la cour de Madagascar, décida que « l'omission de réserves écrites ... n'a pas pour sanction la déchéance du réceptionnaire ; qu'elle fait seulement présumer que les marchandises ont été reçues par lui telles que décrites au connaissement ; que cette présomption est susceptible d'être détruite par la preuve contraire ... ». Le transporteur sur allèges a donc intérêt à prendre le plus de réserves possibles car s'il prend réception d'un colis avarié, ou s'il fait une erreur de comptage « en plus », il sera présumé avoir reçu le colis en parfait état ou le nombre de colis mentionné sur les feuilles d'allèges. La preuve contraire sera bien possible mais combien difficile à faire ! Pourtant, la façon dont s'opère la prise des réserve est incompatible avec un pointage sérieux. D'abord, le pointage s'opère presque toujours à bord, c'est-à-dire avant la livraison sous palan ; or, dans le transport sur allèges, c'est précisément au cours de la descente de la palanquée dans l'allège que de multiples avaries peuvent se produire [187] Rappelons que les règlements des wharfs prévoient que le pointage s'effectue à bord et non sous le palan du navire [188]. Ensuite, la rapidité des opérations effectuées dans l'intérêt général du commerce maritime comme dans l'intérêt du navire ne permet pas de constater toutes les avaries peu apparentes.

De nombreuses décisions de jurisprudence estiment pour cette raison que les indications portées sur les feuilles de pointage ou d'allèges ne constituent pas une preuve suffisante pour fonder un recours valable [189]. Le 18 mars 1953, le tribunal de commerce de la Seine jugea que les feuilles d'allèges du wharf de Cotonou ne peuvent détruire la présomption de livraison conforme du navire car elles ne sont que de simples éléments de contrôle des manipulations, ne permettant que dans des cas particulièrement précis et nets d'éviter la prescription légale de la loi de 1936.

L'état différentiel [190], récapitulant les manquants et excédants après dépouillement des feuilles d'allèges, est beaucoup plus probant. Le 7 novembre 1952 [191], le tribunal de commerce de

186. *D.M.F.*, 1954, p. 320.

187. Les colis qui tombent à l'eau font l'objet d'un procès-verbal dit « de chute à la mer » qui constitue la preuve que le dommage a eu lieu avant la livraison sous palan.

188. Voir *supra*, p. 44, note 21.

189. Tr. comm. Marseille, 29 mai 1951, *D.M.F.*, 1952, p. 99 et 6 juillet 1951, *D.M.F.*, 1952, p. 319, Tr. comm. Seine, 22 janvier 1953, *D.M.F.*, p. 34.

190. Sur les usages du port de Marseille concernant l'état différentiel, voir Bérard, *op. cit.*, p. 262 et suiv.

191. *D.M.F.*, 1953, p. 104.

Marseille estima que les feuilles de pointage n'ont qu'un caractère provisoire alors que l'état différentiel constitue une bien meilleure preuve. Plus récemment, le 26 janvier 1954, la cour d'Aix [192] déclarait qu'au cas où il y a contradiction entre les indications des feuilles d'allèges et celles de l'état différentiel établies par le wharf de Grand-Bassam, « ... la préférence doit toujours être donnée à un recensement dressé sans aucune précipitation et sous le contrôle de la douane plutôt qu'à un pointage hâtif fait dans la fièvre du débarquement; que, d'autre part, la comparaison de feuilles de pointage des colis débarqués ... avec le connaissement révèle des erreurs importantes ; qu'il faut donc tenir pour exactes les données de l'état différentiel et qui ne peuvent être sérieusement contestées par la compagnie de navigation... ».

Il résulte de cette jurisprudence que les réserves imposées par l'article 8 de la loi de 1936 doivent être précises, de même que les réserves de l'article 2 à l'embarquement devaient être motivées ; or, la « fièvre du débarquement » selon l'expression aussi vivante que réaliste des magistrats d'Aix, crée une situation incompatible avec la prise de telles réserves. D'où nécessité de s'appuyer sur un état différentiel, établi à tête reposée et après consultation de documents tels que le manifeste et les connaissements [193], et un examen plus attentif des colis.

Mais alors, que devient la règle de l'article 8 qui exige la prise de réserves au moment de la livraison, puisque seul l'état différentiel est vraiment probant et qu'il ne pourra être établi que plusieurs jours après la fin du débarquement, quand tous les colis seront arrivés à terre ? Et que dire des réserves portant sur les dommages non apparents, qui doivent être formulées dans un délai de trois jours à compter de la livraison ? Le 14 janvier 1954, le tribunal de commerce de la Seine [194] jugea que l'acconier, tenu de délivrer au destinataire la marchandise qu'il a reçue sous palan dans l'état où elle lui a été remise, doit, au cas d'avaries non apparentes, se conformer aux prescriptions de l'article 8 de la loi et adresser des réserves écrites à l'armateur dans les trois jours qui suivent la livraison [195]. Plus réaliste est un jugement du tribunal de commerce de Bordeaux qui, le

192. *D.M.F.*, 1954, p. 402.

193. Ces documents peuvent permettre de redresser une erreur de lecture de marques. Si, par exemple, cent colis identiques ont été débarqués et que la marque de l'un d'eux a paru différente au pointeur, un examen plus attentif permet de conclure que ce colis complète exactement le lot débarqué.

194. *D.M.F.*, 1955, p. 176.

195. Le même tribunal, dans un jugement du 20 mars 1952 (*D.M.F.*, 1953, p. 412), imposait cette formalité au réceptionnaire. Mais le tribunal considérait l'acconier — en l'espèce une Chambre de commerce qui disposait d'allèges — comme le mandataire du réceptionnaire.

2 avril 1954 [196], déclare que, s'agissant d'avaries non apparentes, l'acconier n'est pas en faute pour n'avoir pas fait de réserves à l'encontre du transporteur maritime ; il appartient en pareil cas au destinataire de faire constater les avaries contradictoirement par une expertise judiciaire en mettant en cause le transporteur maritime.

Visiblement, les prescriptions imposées par l'article 8 de la loi de 1936 sont pratiquement inapplicables au débarquement sur allèges. Nous voyons, dans ce fait, une raison de plus, une raison déterminante même, de refuser au transporteur sur allèges le caractère de mandataire du destinataire et même d'inclure le transport sur allèges dans le domaine de la loi.

C'est l'opinion que formule M. Sauvage dans un tout récent ouvrage [197] de la façon suivante : « Nous croyons que seule la livraison à quai constitue le point de départ des réserves prescrites par l'article 8. En effet, il n'y a pas remise sous palan au destinataire lorsque la marchandise est déchargée, en rade ou dans le port, sur des chalands ou allèges appartenant à l'armement, lequel opère lui-même le transport de bord à quai en vue du déchargement à quai. »

Fins de non-recevoir et prescriptions applicables. — Plus délicate est la question de savoir quelle sera l'attitude du réceptionnaire réel, au moment de prendre livraison de sa marchandise s'il constate des avaries ou des manquants.

Une seule chose est à peu près certaine, tout au moins si le dommage s'est produit sur l'allège après la livraison sous palan : l'article 8 de la loi de 1936 ne s'appliquera pas puisqu'en l'état actuel de la Jurisprudence, son domaine d'application s'est terminé avant même que commence le transport sur allèges. Faudra-t-il que le réceptionnaire se fonde sur l'article 433 du Code de commerce ou sur son article 105 ou sur les principes du droit commun, pour exercer son recours ? La Cour de cassation a décidé, dans deux arrêts en date du 1er août 1950 [198], que la loi de 1936 a abrogé implicitement l'article 435 du Code de commerce en cas de pertes ou de dommages survenus aux marchandises au cours de la phase maritime du transport [199]. Ce qui sous-entend qu'en dehors de la phase maritime, et en particulier au cours du transport sur allèges, l'article 435 reste applicable.

La solution dépend de la conception que l'on se fait de la nature juridique du contrat de transport sur allèges. Si le dépla-

196. *D.M.F.*, 1954, p. 553.

197. *Manuel pratique du transport des marchandises par mer*, Paris, 1955, p. 136 et 137, n° 114 *bis*.

198. *D.M.F.*, 1950, p. 589, *cf.* Cass. civ., 31 mars 1952, *D.M.F.*, 1952, p. 362.

199. V. Ramarony : « L'article 435 du Code de commerce a-t-il été abrogé ? », *D.M.F.*, 1952, p. 515 et suiv.

cement est considéré comme faisant partie du contrat de transport maritime initial, les prescriptions de l'article 435 seront applicables. S'il est considéré comme un transport fluvial ou terrestre, les dispositions de l'article 105 devront être respectées. Si ce sont les principes du droit commun qui régissent les rapports entre réceptionnaire et acconier, la question se présentera alors sous un tout autre aspect puisque le réclamateur pourra agir pendant une période beaucoup plus longue [200] sans risquer de se voir opposer des fins de non-recevoir spéciales à une législation déterminée. Enfin, si le dommage s'est produit avant la livraison sous palan au déchargement, ou après la prise en charge sous palan à l'embarquement — ce que le réceptionnaire ignore presque toujours — l'article 8 de la loi de 1936 sera utilisé.

L'imprécision bien souvent inévitable du pointage se traduit parfois par un doute sur la situation du dommage en cours du transport maritime. La Jurisprudence a décidé que les manquants et les avaries sont présumés être survenus en mer ; mais cette présomption peut être détruite par la preuve contraire [201]. La loi de 1936 n'avait pas prévu cette difficulté ; c'est pourquoi la Cour de cassation, dans deux arrêts des 3 mai 1946 et 28 avril 1947 [202], a créé cette présomption en faveur du réceptionnaire. La Cour, dans la première espèce, s'exprime ainsi : « Mais attendu que, pour statuer ainsi, les juges du fond ont justement observé que la compagnie n'avait pas rapporté la preuve que les pertes ne se seraient pas produites au cours du transport maritime ; qu'il appartenait, en effet, à cette dernière, pour revendiquer le bénéfice du contrat, d'établir préalablement que le dommage n'est pas survenu au cours du transport par mer régi par la loi du 2 avril 1936... » La Jurisprudence est fixée dans ce sens [203], ce qui a pour heureux effet d'éviter tout empiètement de l'article 8 de la loi sur les articles 433 et 435 du Code de commerce [204].

Mais s'il ressort des feuilles d'allèges, ou de l'état différentiel, ou de la preuve apportée par le capitaine, que le dommage a eu

200. Pendant dix ans, s'il est commerçant (art. 189 *bis* du Code de commerce), pendant trente ans au cas contraire. Sur la prescription décennale entre commerçants, voir Toujas (G.) : « De la prescription en matière commerciale (loi du 18 août 1948, art. 189 *bis* du Code de commerce) », *J.C.P.*, 1949-I-748.

201. La Jurisprudence, toujours favorable aux réceptionnaires, avait, avant la loi de 1936, créé une présomption de perte ou d'avarie à quai, pour mettre le réclamateur à l'abri des clauses élisives des connaissements (v. *supra*, p. 51). Aujourd'hui, pour soumettre les dommages à l'application de la loi de 1936, elle édicte une présomption contraire, toujours dans le but de protéger les propriétaires de marchandises.

202. *D.*, 1947-J-381 et note Ripert.

203. En sens contraire pourtant, voir Tr. comm. Rouen, 24 juin 1952, *D.M.F.*, 1953, 34 et note Bertrand de La Grassière.

204. *Cf.* M. de Juglart, chronique précitée, *D.M.F.*, 1955, p. 140, § XIII.

lieu au cours du transport sur allèges, la difficulté devient sérieuse. Le problème est alors ramené à la recherche de la nature juridique du contrat de transport sur allèges, que nous avons déjà étudiée [205]. Notre opinion, exprimée plus haut, est dans le sens de l'application des articles 433 et 435 aux avaries et manquants survenus entre le bord et la terre, en vertu du principe de l'unité du contrat de transport maritime.

Si l'on admet cette opinion, le réclamateur se conformera à ces deux articles [206]. Il fera, à l'encontre de la personne qui lui livrera les marchandises (transporteurs sur allèges, agent ou consignataire, docks) et conformément aux dispositions de l'article 435, des réserves écrites au plus tard dans les vingt-quatre heures qui suivent la livraison et le signifiera par lettre recommandée par exemple [207] à la compagnie dans le même délai, que les avaries soient ou non apparentes. Une action en justice devra être intentée dans le mois qui suivra la protestation [208]. L'article 435 ne s'appliquera que s'il y a avaries ou manquants partiels [209]. Au cas de non livraison ou de retard, la prescription annale de l'article 433, que pourra opposer l'armateur au réceptionnaire, sera efficace précisément dans ces cas de non livraison (car s'il y avait application de l'article 435, la fin de non recevoir qu'il édicte rendrait inutile la prescription annale [210]).

Si l'on admet que le transport sur allèges est un transport fluvial (ou terrestre), ce qui correspond à notre point de vue au cas où l'acconier est choisi par le réceptionnaire, l'article 105 du Code de commerce s'appliquera [211]. Ce dernier devra signifier

205. Voir *supra*, p. 93 et suiv.

206. Art. 433. — Sont prescrites : ... Loi du 14 décembre 1897 : Toute demande en délivrance de marchandises ou en dommages-intérêts pour avaries ou retard dans leur transport, un an après l'arrivée du navire.

Art. 435. — Sont non recevables : Toutes actions contre le capitaine et les assureurs, pour dommage arrivé à la marchandise, si elle a été reçue sans protestation ; toutes actions contre l'affréteur, pour avaries, si le capitaine a livré les marchandises et reçu son fret sans avoir protesté ; ces protestations sont nulles si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures et si, dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'aucune demande en justice.

207. Sur la forme dans laquelle les réserves doivent être notifiées, *cf.* M. de Juglart, chronique précitée, *D.M.F.*, 1955, p. 201 et suiv., § XXVII.

208. *Cf.* Ripert : *Tr. dr. mar.*, 4e éd., t. II, nº 1837 et suiv.

209. La cour de Rabat a jugé, le 11 mai 1949, que les manquants devraient être considérés comme des pertes partielles, soumises à l'article 433 (*D.M.F.*, 1949, p. 509).

210. Voir Ripert, nº 1843.

211. Art. 105. — La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier si, dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de la réception et de ce paiement, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extra-judiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée.

Toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet. Cette dernière disposition n'est pas applicable aux transports internationaux.

ses réserves — à l'encontre, non plus de l'armateur avec lequel il n'aurait plus de lien de droit, mais du transporteur sur allèges — dans un délai de trois jours à compter de la date à laquelle la marchandise a été réellement mise à la disposition du destinataire et quel que soit le caractère des avaries. La prescription annale de l'article 108 [212] pourra être opposée utilement par l'acconier puisque, contrairement à l'article 435, l'article 105 n'impose pas le déclenchement d'une action en responsabilité dans le délai d'un mois à compter de la signification des réserves.

Enfin, si l'on admet que le droit commun s'applique aux rapports existant entre le réceptionnaire et le transporteur sur allèges, l'absence de textes spéciaux ou de convention prévoyant des fins de non recevoir fera que, théoriquement tout au moins, le réclamateur aura tout son temps pour adresser ses protestations à l'acconier. En fait, pour se ménager un moyen de preuve, le réceptionnaire sera dans l'obligation de signifier des réserves dans le plus bref délai ou de faire procéder à une expertise contradictoire avant d'enlever la marchandise. Pendant dix ou trente ans suivant le cas [213], le réceptionnaire pourra agir pour obtenir réparation du préjudice que lui aura causé le transport sur allèges.

***

Il reste à examiner les règles qui fixeront les rapports entre l'armateur et l'acconier de son choix, au cas où il y aura appel en garantie de ce dernier. Dans cette hypothèse, il n'y a lien de droit qu'entre le réceptionnaire et l'armateur, d'une part, et entre l'acconier et l'armateur, d'autre part.

Deux solutions peuvent alors être envisagées : ou bien l'acconier est un simple préposé de l'armateur, et il ne répond que de sa faute lourde génératrice de responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle, ou bien il engagera sa responsabilité contractuelle pour tous les dommages qui se seront produits sur l'allège

212. Art. 108. — (Décret-loi, 30 octobre 1935) : Les actions pour avaries, pertes ou retards, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité.

(Loi 18 nov. 1942) : Toutes les autres actions auxquelles ce contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire, aussi bien que celles qui naissent des dispositions de l'article 541 du Code de procédure civile, sont prescrites dans le délai d'un an. Le délai de ces prescriptions est compté, dans le cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée et, dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire. Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois. Cette prescription ne court que du jour de l'exercice de l'action contre le garanti.

213. V. *supra*, p. 118, note 200.

et jusqu'à la livraison au réceptionnaire, c'est-à-dire pendant toute la période au cours de laquelle il a eu la marchandise sous sa garde juridique.

La Jurisprudence moderne écarte la première hypothèse et il n'est guère fait appel à la notion de louage de services pour qualifier les rapports de l'acconier sur allèges avec l'armateur [214]. Par contre, la responsabilité contractuelle de l'acconier à l'égard du capitaine a été maintes fois évoquée. Tous les partisans de la thèse du transport sur allèges effectué dans le cadre du transport maritime principal voient dans l'activité de l'acconier une source de dommages susceptibles d'engager sa responsabilité à l'égard de l'armateur.

La question de savoir dans quelles conditions la compagnie exercera son recours contre l'acconier est délicate. Mais elle est dominée par cette idée que le recours ne devra pas s'exercer au-delà de la responsabilité de l'armateur à l'égard du réceptionnaire. L'acconier bénéficiera des fins de non-recevoir, des prescriptions, des limitations conventionnelles de responsabilité dont l'armateur bénéficie lui-même. S'il en était autrement, il y aurait, pour ce dernier, enrichissement sans cause.

*
* *

Pratiquement, beaucoup d'armateurs se retournent contre leur acconier chaque fois que la preuve est rapportée que le dommage s'est produit après la livraison sous palan, c'est-à-dire dans le cadre des principes de droit commun, et ils en font profiter leurs clients [215]. Quand il y a doute sur l'origine du dommage, un arrangement amiable intervient, arrangement qui se traduit le plus souvent par un partage égal des responsabilités. Ce système, très souple, nous paraît excellent. L'armateur et l'acconier, dont les rapports d'intérêt sont étroits, transigent à tour de rôle et, en définitive, supportent des charges raisonnables et désintéressent dans de justes proportions réceptionnaires ou assureurs.

Il est remarquable d'ailleurs de constater que, partout où ce système est en vigueur, les recours à la justice sont pratiquement inexistants. Le nombre exceptionnellement réduit des procès en matière d'acconage est caractéristique en Indochine comme aux Antilles. Par contre, les litiges sont fréquents sur la Côte d'Afrique et à Madagascar. La méfiance légitime des

214. Voir *supra*, p. 95 ; les stevedores qui sont de simples entrepreneurs de main-d'œuvre et qui se bornent à effectuer des opérations matérielles, ne sont pas responsables autrement que par le jeu de la responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle.

215. Ce qui est une excellente façon de leur donner satisfaction à peu de frais.

armements à l'égard des organismes publics ou semi-publics titulaires d'un monopole de fait pour la manutention maritime, éloigne l'armateur de son acconier et s'oppose en fait à ces arrangements amiables qui donnent pourtant les meilleurs résultats pour toutes les parties en présence.

En outre, cette pratique, dont la valeur est confirmée par l'expérience, correspond à notre conception de la nature du contrat qui lie l'armateur à son acconier : la procédure de l'appel en garantie sera une conséquence de la théorie de l'unité de contrat de transport maritime. Mais étant donné que le contrat passé entre l'armateur et son acconier est un contrat innomé tenant à la fois du louage de services (pour les opérations effectuées à bord) et du transport fluvial, l'acconier sera responsable éventuellement à l'égard de l'armateur, sur le fondement de la responsabilité civile avant la livraison sous palan, et des articles 105 et suivants du Code de commerce pour le transport sur allèges. En conséquence, l'armateur répondra de toutes les fautes contractuelles de l'acconier pour les opérations effectuées à bord, et l'acconier sera responsable de toutes celles qui se seront produites après la livraison sur l'allège le long du navire. La prescription annale pourra être invoquée par l'acconier contre l'armateur, comme elle pourra l'être par l'armateur contre le réceptionnaire [216], l'acconier n'opposera généralement pas à son co-contractant des clauses — permises — de limitation de responsabilité, car le contrat d'acconage sur allèges fait rarement l'objet d'une convention écrite. Le délai de trois jours dont disposera l'acconier pour signifier ses réserves contre la compagnie permettra l'examen attentif des colis à terre, évitant ainsi les inconvénients insurmontables de la plupart des pointages à bord des allèges. L'acconier subira un traitement moins favorable que le transporteur maritime, mais cette différence se justifie par des risques beaucoup plus mesurés. Enfin, si un événement de mer provoque une perte — par exemple à l'occasion du franchissement d'une forte barre — l'armateur invoquera à l'égard du destinataire la force majeure ; s'il n'y parvient pas [217], un arrangement amiable pourra intervenir entre l'armateur et l'acconier.

216. Les points de départ sont différents, mais en fait, ces deux prescriptions coïncident à peu de jours près.

217. En fait, les dommages importants, imputables à un événement de mer, et qui sont fort rares, ont le caractère de force majeure, car ils ont généralement celui d'imprévisibilité. Quand le temps fraîchit, c'est-à-dire quand la houle se creuse ou quand la barre se renforce, les allèges reviennent se mettre à l'abri. Si le changement de temps est trop brutal, il y a un péril certain pour les embarcations, mais alors, c'est par le caractère même de cette brutalité inaccoutumée que l'on peut justifier celui d'imprévisibilité.

Sous-Section III

Nature juridique du contrat d'acconage sur allèges et ses conséquences dans l'hypothèse ou l'acconier est bénéficiaire d'un monopole.

a) *Généralités*

Dans les ports de l'Union française où les allèges sont utilisées pour l'embarquement et le débarquement des marchandises transportées par mer, l'acconage est très souvent effectué par une entreprise ou par un organisme qui bénéficie d'un monopole. Dans les ports de faible trafic, la présence simultanée de plusieurs acconiers serait inutile et peu économique, et les monopoles de fait sont la règle. Dans d'autres ports plus importants, les Pouvoirs publics jugent préférable d'intervenir dans le commerce maritime en s'intéressant, de près ou de loin, à l'acconage, parfois en échange de grands travaux qui, pour des raisons économiques et géographiques, sont indispensables mais très onéreux. Plus rarement, l'Etat confère à une entreprise privée ou à un organisme administratif un monopole absolu de droit en matière de manutention [218].

Nous allons étudier le régime juridique des acconiers à monopole, après avoir donné quelques renseignements sur les principales formes de ces monopoles. Nous distinguerons les monopoles de droit des monopoles de fait.

1. *Monopoles de droit :*

Dans l'Union française, et à notre connaissance, seuls les acconiers des ports du Maroc jouissent d'un monopole de droit [219]. Les ports où les allèges sont couramment utilisées, sont Mazagan et Mogador.

218. A l'étranger, ces monopoles sont très rares. Citons par exemple le monopole des douanes, au Vénézuéla, qui s'exerce sur l'acconage ; il ne concerne pas le transport sur allèges proprement dit, mais seulement la manutention à quai.

219. Sur les acconiers à monopole des ports où ne se pratique pas habituellement l'acconage sur allèges, c'est-à-dire sur ceux de Casablanca, Rabat, Fédala, Port-Liautey et Safi, voir Bonan, *L'Acconier dépositaire*, p. 11, note 14. Depuis 1951, les allèges ne sont plus utilisées à Agadir. Dans ce port, qui est exploité directement par l'Administration des travaux publics, celle-ci a concédé la manutention des marchandises, le pilotage, le remorquage, le magasinage et la halle aux poissons à une société de gérance sous son contrôle, l'Auxiliaire Maritime du Port d'Agadir qui jouit d'un monopole absolu de droit. Une convention renouvelable tous les ans est passée entre le président du conseil d'administration représentant tous les usagers du port, et les Travaux publics. Cette convention accorde à un conseil d'administration l'exploitation des Services portuaires. Un directeur responsable nommé par le conseil d'administraton, agréé par les Travaux publics,

A Mazagan, comme à Mogador, l'exploitation du port et l'acconage sur rade sont assurés en régie directe par l'Administration des Travaux publics. L'arrêté viziriel du 16 décembre 1926 [220] réglementant l'acconage dans les ports du Sud du Maroc [221] et d'autres arrêtés ultérieurs — notamment celui du 3 mai 1947 — en fixent les conditions d'exploitation et de gestion. Seules, quelques modifications de détail ont été apportées à l'arrêté de 1916 dont le texte intégral est encore en vigueur.

La responsabilité du transporteur maritime n'est pas soumise à la législation française, mais au dahir du 31 mars 1919. C'est la raison pour laquelle nous étudierons le régime juridique de l'acconage sur allèges au Maroc dans notre section réservée au droit comparé [222].

2. *Monopoles de fait.*

Sauf erreur de notre part, tous les autres acconiers de l'Union française, utilisant des allèges et jouissant d'un monopole, sont susceptibles d'être concurrencés par des entreprises privées. Elles ne bénéficient que d'un monopole de fait [223].

Ces monopoles peuvent se diviser en trois groupes, que nous allons examiner rapidement :

— les monopoles de fait d'entreprises libres,

— les monopoles de fait d'entreprises privées mais avec intervention de l'Etat,

— les monopoles de fait attribués à des services publics.

a) *Monopoles de fait d'entreprises libres.* — Il s'agit de monopoles explicables seulement par la faiblesse du trafic du port ou par la pénurie de main-d'œuvre locale qualifiée et parfois aussi de matériel. La concurrence serait inutile. L'acconier unique travaille à la satisfaction des usagers, et suffit amplement aux besoins. Les armements ont tout intérêt à conclure avec lui une convention aux termes de laquelle il s'engage à procéder aux manipulations sur allèges de leurs navires, et les compagnies s'engagent à leur tour à lui confier leur trafic ; c'est

s'occupe de la partie pratique de cette exploitation (ce système de gestion est pratiqué à Casablanca, Agadir, Safi, Port-Liautey). La société gérante s'engage à entretenir le matériel, payer le loyer, assurer le travail, payer le personnel, encaisser les recettes et rapporter les charges diverses. En fin d'année, 85 % des recettes sont reversées à l'Etat chérifien et le restant, soit 15 %, à l'ensemble des usagers qui répartissent ce bénéfice entre les actionnaires. Le contrôle technique, financier et administratif de ces sociétés est effectué par les Travaux publics et les Finances.

220. *Bulletin officiel du protectorat*, n° 218 du 24 décembre 1916, p. 1194.

221. Mazagan, Safi et Mogador, puis étendu plus tard à Agadir.

222. V. *infra*, p. 178.

223. Ce qui a été perdu de vue par bon nombre d'auteurs et de tribunaux.

ainsi que, jusqu'en 1951, l'acconage sur allèges dans le port de Djibouti était confié à la Compagnie Maritime de l'Afrique Orientale. La Société d'Acconage du Port de Tourane jouit d'un quasi-monopole de fait pour les opérations en rade. La Compagnie Française des Phosphates de l'Océanie, réceptionnaire et chargeur de la presque totalité des marchandises transitées dans le port de Makatéa, possède un monopole de fait.

Les monopoles de fait de ce genre sont rares dans l'Union française. Ils ne posent pratiquement aucun problème et l'acceptation libre de ces acconiers par les armements comme par les propriétaires de marchandises n'a jamais été mise en doute.

β) *Monopoles de fait d'entreprises privées sous un certain contrôle de l'Administration.* — Dans cette catégorie entrent les acconiers de tous les ports de Madagascar à l'exception de celui du port de Tamatave.

Toutes ces entreprises sont des sociétés privées qui, en contre-partie de l'autorisation d'exploiter que leur accorde le Gouvernement général de l'île, ont une obligation de service public. Autrement dit, en échange de leur autorisation de s'établir et de pratiquer les opérations d'acconage, elles ont obligation d'acconer toutes les marchandises transitant dans le port.

L'Administration ne limite pas le nombre d'acconiers dans chaque port ; mais l'activité de tous ces ports secondaires de Madagascar est trop modeste pour que plusieurs sociétés puissent travailler côte à côte avec profit. Théoriquement, toutefois, n'importe quelle compagnie de navigation pourrait organiser son propre acconage ou favoriser la création d'une nouvelle entreprise, à la seule condition d'obtenir du Gouvernement du territoire l'autorisation d'exploiter.

Les sociétés de batelage ou d'acconage de Madagascar sont définies par les décrets des 11 décembre 1895 et 30 juillet 1897. Un arrêté du 23 décembre 1928 modifié par un autre arrêté du 19 janvier 1939 réglemente les autorisations d'installation et d'utilisation d'outillage privé sur le domaine public des ports et rades de l'île. Chaque société fait l'objet d'un arrêté spécial qui lui confère l'autorisation d'exploiter et l'obligation de service public.

Quand une société de batelage veut s'installer dans un port, elle adresse d'abord une demande à l'Administration. La Commission permanente du conseil du gouvernement prend l'arrêté sur proposition de la Direction générale des Travaux publics, après avis des autorités locales et des principaux intéressés (administrateur-maire, représentant des compagnies de navigation, représentant des assureurs, représentant de la Chambre de commerce qui constituent généralement les commissions consultatives des ports).

L'Administration limite, dans une certaine mesure, les responsabilités de ces acconiers par arrêté. Généralement, ces limitations sont les suivantes :

— Au débarquement, l'acconier est responsable des marchandises depuis la prise en charge sous palan, le long des navires, jusqu'à la livraison au concessionnaire de l'exploitation des terre-pleins et des hangars du port [224] qui lui en donnera décharge après reconnaissance sur le quai, le long des chalands ;

— A l'embarquement, l'acconier est responsable depuis leur reconnaissance sur le quai le long des chalands jusqu'à leur livraison au navire, sous palan le long du bord.

Ces arrêtés prévoient expressément l'exonération de responsabilité de l'acconier pour fortune de mer constatée selon les usages maritimes.

Malgré ces textes, ces Société n'en sont pas moins soumises à la législation française, et à l'humeur changeante des tribunaux et de la cour d'appel de Madagascar.

δ) *Monopoles de fait attribués à des Services publics.* — Se placent dans cette catégorie le Service d'acconage du port de Tamatave et les wharfs de la Côte d'Afrique.

— *Service d'acconage du port de Tamatave.* — La Régie des chemins de fer de Madagascar a reçu la concession de l'exploitation du port de Tamatave par un arrêté du Haut-Commissaire de France à Madagascar en date du 4 janvier 1954. Il s'agit d'une concession d'outillage public avec obligation de service public.

Le monopole de cette régie est un simple monopole de fait. Théoriquement, les compagnies de navigation ne sont pas tenues de confier l'acconage de leurs navires à cet organisme [225]. Mais l'Administration exerce sur elles une curieuse pression : si les armements veulent procéder eux-mêmes à leurs opérations d'acconage, ils doivent verser dans les caisses de la Régie une redevance égale à la moitié des frais de débarquement qu'ils auraient déboursés si la marchandise avait été débarquée par le Service du port titulaire du monopole.

L'exploitation du port est réglementée à la fois par l'arrêté de concession précité et par les tarifs généraux.

224. Les concessionnaires sont souvent des Chambres de commerce.

225. Aux termes de l'article premier de l'arrêté ministériel portant organisation de la Régie des chemins de fer, celle-ci est un organisme à caractère industriel et commercial, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière. Elle procède parfois, mais assez rarement, à des opérations sur allèges.

— *Wharfs de la Côte occidentale d'Afrique* [226]. — Depuis l'entrée des navires dans la lagune d'Abidjan [227], seuls les wharfs de Lomé et de Cotonou sont actuellement en service.

Le wharf de Lomé est exploité par le Chemin de fer du Togo et relève de la Direction des Travaux publics et des transports du territoire.

L'objet du wharf est défini par l'article 2 de l'arrêté n° 256-51/T.P. du 17 avril 1951 qui le règlemente :

« Cette exploitation a pour objet :

» 1° L'embarquement et le débarquement :

» *a*) du courrier postal ;

» *b*) des voyageurs et de leurs bagages ;

» *c*) des marchandises, des animaux, etc. ...

» ..... »

Le wharf de Cotonou est réglementé par l'arrêté n° 8966 du 25 décembre 1954 [228]. L'exploitation en est assurée par un Service dépendant directement du directeur de la région Bénin-Niger. L'article 3 de cet arrêté précise dans les termes suivants l'objet du wharf :

« L'exploitation du wharf a pour objet :

» 1° Le transport sous palan des paquebots et cargos à l'extrémité du wharf et *vice-versa :*

» *a*) des sacs de dépêches et paniers postaux ;

» *b*) des voyageurs et des bagages ;

» *c*) des animaux et des marchandises ;

» ..... »

Ces wharfs n'ont qu'un monopole de fait [229]. Nulle part, dans leur réglementation, ne figure une disposition pouvant laisser croire qu'ils s'imposent aux armateurs et aux propriétaires de marchandises [230].

226. *Wharf* vient d'un mot anglais qui signifie « appontement ». Ici, il signifie à la fois l'appontement que nous avons décrit plus haut (v. *supra*, p. 11 et suiv.) et le Service public chargé de l'exploitation de l'acconage.

227. V. *supra*, p. 9.

228. V. l'article de M. Pierre Lureau, *Informateur*, du 28 février 1955.

229. On peut parler de monopole de droit mais seulement pour l'exploitation du wharf lui-même, c'est-à-dire qu'aucune entreprise privée qui voudrait faire de l'acconage ne pourrait utiliser le wharf et ses moyens matériels.

230. La réglementation du wharf de Port-Bouët était plus explicite à cet égard. L'article 4, paragraphes *c* et *d* de l'arrêté 715/P portant réglementation des wharfs de Grand-Bassam et Port-Bouët précisait que :

Après cet aperçu sur les différents types d'acconage à monopole, nous allons procéder à l'étude des problèmes juridiques qu'ils soulèvent.

*
* *

La Doctrine et la Jurisprudence ont cru voir dans l'acconage bénéficiant d'un monopole de droit ou de fait une situation juridique spéciale, ne devant pas être confondue avec celle de l'acconage libre, et susceptible de ne pas s'accommoder des mêmes solutions.

Pourtant cette différence, qui n'a d'ailleurs jamais fait l'objet d'une étude sérieuse — la plupart des auteurs et des tribunaux se bornent à étayer leur opinion sur le seul fait que l'acconier s'impose aux parties, ce qui n'est pas une explication très satisfaisante pour l'esprit — ne s'est guère manifestée chez les auteurs et chez les tribunaux qu'à propos du problème de l'action directe. La nature juridique du transport sur allèges, comme celle du contrat d'acconage sur allèges, a fait l'objet des mêmes controverses et a permis de développer les mêmes arguments que ceux que nous avons déjà exposés.

Les partisans de la thèse d'après laquelle le transport maritime initial n'est pas terminé lors du transport sur allèges, invoquent les mêmes arguments pour l'acconier à monopole que pour l'acconier libre. Leurs adversaires, par contre, avancent le caractère spécial de monopole pour justifier le résultat qu'ils désirent obtenir.

Pour prendre parti dans ce débat, nous croyons qu'il faut rechercher si le caractère de monopole affecte, d'une façon ou d'une autre, en droit et en fait, les problèmes soulevés par l'acconage sur allèges.

Tout d'abord, nous ferons une remarque préliminaire : la notion de monopole de fait implique presque toujours une situation non obligatoire [231].

« Le service du wharf ... assure ...

» .....

» *c*) Le transport des magasins de réception ... jusqu'à bord des navires en rade et *vice-versa*, des animaux et des marchandises dont les particuliers désirent lui confier l'embarquement ou le débarquement.

» *d*) Le débarquement et transport aux magasins ... à la requête des capitaines des navires, des marchandises embarquées pour Port-Bouët et dont les destinataires ou consignataires n'ont pas notifié l'intention d'employer un autre moyen de transport.

» ..... »

Le caractère de ce monopole de fait est exprimé clairement .

231. Comme monopole de fait obligatoire, on pourrait imaginer un port de destination aux moyens — en matériel et main-d'œuvre — si restreints qu'il ne serait pas possible d'effectuer un choix parmi les éléments de la population ou les

Nous avons vu en effet [232] que ces monopoles s'expliquent, soit par un trafic insuffisant pour justifier la présence simultanée de plusieurs entrepreneurs de manutention, soit par une action exercée par les pouvoirs publics, soit par une pression plus précisément économique. Dans tous les cas, l'armateur a la possibilité de procéder lui-même à l'acconage de ses navires, ou de favoriser l'installation d'une entreprise de transport sur allèges.

Si les armateurs utilisent les services des acconiers à monopole, c'est parce que, à tout prendre, ils y ont intérêt. Les ports secondaires de Madagascar ont un trafic — donc des perspectives de recette — qui ne valent guère la peine de provoquer des investissements importants. L'installation d'acconiers libres dans le port de Tamatave se traduirait par un handicap sérieux, mais non insurmontable (paiement de lourdes redevances à la Régie des chemins de fer). Les manipulations au large de la Côte occidentale d'Afrique, face à la grande barre de sable, seraient difficiles et onéreuses, ou nécessiteraient des investissements très importants ; mais les deux ports de Cotonou et de Lomé où travaillent encore des wharfs, n'ont qu'un trafic relativement modeste qui ne demanderait pas des installations aussi considérables que celles d'Abidjan-Port-Bouët.

Ces acconiers à monopole présentent en outre, pour les armements, de sérieuses garanties de solvabilité, de compétence et de matériel. Ces avantages, assortis des effets qu'ils escomptent de la clause de débarquement d'office, expliquent ce que nous qualifierons d' « acceptation tacite de ces acconiers par les compagnies ».

Quant aux chargeurs et réceptionnaires, leur situation ne change guère puisqu'aux termes de la clause de livraison sous palan, ils n'ont pas voix au chapitre [233].

Ce monopole de fait, que tant d'auteurs et de tribunaux ont pris pour un monopole de droit, a été interprété de telle manière qu'il ressort de leurs chroniques, de leurs ouvrages [234] ou de

embarcations disponibles. Il va sans dire que cette situation exceptionnelle n'affecte guère que des lignes secondaires utilisant des petits caboteurs. Nous ignorons d'ailleurs si une telle situation existe réellement dans les ports touchés par des navires de mer.

232. Voir *supra*, p. 124 et suiv.

233. Tout au moins au débarquement. A l'embarquement, le wharf présente également pour eux les mêmes avantages de solvabilité et de compétence.

234. Notamment M. Caille, *Le Statut juridique des acconiers*, p. 25. Dans sa communication à la *Gazette du Palais* du 25 décembre 1953 à propos d'un arrêt de la cour de Paris du 6 juillet 1953, l'avocat général Marmier écrit : « Le wharf n'est pas un acconier ordinaire, dont les droits et les devoirs sont fixés par les conventions librement consenties, mais un service administratif créé et régi par des règlements qui s'imposent à tous. Ni le transporteur ni le destinataire n'ont la possibilité de choisir un autre acconier, et ils ne peuvent pas le révoquer... » et plus loin : « Mais si le wharf de Cotonou détient un monopole puisqu'il jouit d'un droit exclusif de recevoir des marchandises sous palan ... »

leurs décisions, que ce libre choix dont on a parlé avec si peu de réalisme pour l'acconage libre, n'existe plus, ni pour le réceptionnaire, ni pour l'armateur.

Nous terminerons cette remarque préliminaire en relevant une autre conception courante qui, à notre avis, peut fausser les raisonnements que l'on est amené à faire à propos des acconiers à monopole : il a été dit et écrit que ce n'est pas le transporteur qui choisit le port de déchargement ou de chargement, mais le réceptionnaire ; que par conséquent l'intervention de l'acconier à monopole s'impose plus au transporteur qu'aux chargeurs et aux destinataires et qu'il semble alors qu'il n'est plus possible d'admettre que l'acconier à monopole agisse pour le compte du transporteur [235].

Abstraction faite de ce que nous avons dit plus haut sur le véritable caractère de ces monopoles, il nous semble que si un chargeur se présente à une compagnie de navigation pour expédier des marchandises sur tel port, c'est précisément parce que cette compagnie a une ligne qui touche ce port, parce qu'elle a « choisi » ce port. Ceci est évident au cas de lignes régulières. S'il y a tramping — ce qui arrive fort rarement à destination des ports où l'acconage fait l'objet d'un monopole de transport sur allèges — il y a peut-être choix de la destination par le chargeur, mais il est indéniable qu'il y a aussi une libre acceptation par l'armateur. A l'appui de cette idée, nous ajouterons que la compagnie qui n'ignore pas si le port de destination ou de charge possède un acconier à monopole, accepte les conditions de déchargement ou de chargement en toute connaissance de cause. Il n'en est pas toujours ainsi du chargeur qui n'a pas, du reste, à se préoccuper de cette question.

Cette mise au point étant faite, examinons les problèmes juridiques que soulève l'acconage sur allèges effectué par un acconier jouissant d'un monopole.

b) *Nature juridique du contrat de transport sur allèges dans le cas d'un monopole de fait.*

Pour les adversaires de la conception de l'acconage-transport maritime, les arguments habituels ont été avancés, et notamment l'impossibilité de donner aux allèges la qualification juridique de navires. « Les allèges ne sont évidemment pas des navires, écrit M. Fraikin pour refuser aux wharfs la qualité de transporteurs maritimes [236], et ce motif seul suffirait à convain-

235. Notamment Péquin, *op. cit.*, p. 152.

236. M. Fraikin Guy : « Le statut des wharfs devant la cour d'appel de Paris », *D.M.F.*, 1954, p. 127 et suiv.

cre. En outre, elles ne possèdent ni acte de francisation, ni congé en douane exigé pour tout navire effectuant un trajet maritime, ni rôle d'équipage soumis au contrôle de l'Inscription maritime... »

Le récent arrêt de la cour de Paris du 5 mai 1954 [237] s'exprime ainsi, à propos du wharf de Cotonou : « Considérant ... que le va-et-vient affecté au transport des marchandises en rade, de navire à appontement, sur des pirogues ou allèges, engins de servitude, ne saurait être qualifié de transport maritime, alors que le wharf ne possède pas de navires ni d'équipages, n'affronte pas le risque de mer et ne délivre ni connaissement, ni charte-partie, ni aucun titre de transport [238]... »

Bon nombre de décisions prétendent que le transport sur allèges effectué par les wharfs de la Côte d'Afrique se situe hors du contrat initial de transport maritime, à raison de l'effet de la clause de débarquement d'office. La cour d'appel d'Aix déclarait, dans son arrêt du 7 mai 1953 [239] que la prise en charge par le wharf sous palan pour mettre la marchandise sur allèges met fin au contrat de transport maritime proprement dit [240].

D'autres décisions se bornent à signaler que l'acconier ne participe pas au transport maritime [241]. Enfin, d'autres encore déclarent qu'une interprétation restrictive des fins de non-recevoir exceptionnelles des articles 433 et 435 du Code de commerce, seule interprétation correcte, permet d'écarter l'acconier, ce qui revient à dénier à celui-ci la qualité de transporteur maritime [242].

Toute cette jurisprudence tend à refuser à l'acconier à monopole le bénéfice des clauses des connaissements et des articles 433 et 435 du Code de commerce.

A l'inverse, d'autres décisions invoquent le principe de l'unité du contrat de transport maritime pour considérer que, malgré la clause de débarquement d'office, les clauses du connaissement restent en vigueur jusqu'à la livraison entre les mains du destinataire réel. La cour d'appel de Rouen, par exemple, déclare

237. *J.C.P.*, 1954-J-8370 et note M. de Juglart.

238. Dans le même sens, *cf.* cour de Paris, 7 avril 1954, *D.M.F.*, 1954, p. 411.

239. *D.M.F.*, 1953, p. 508.

240. Dans le même sens, cour d'appel d'Aix, 26 janvier 1954, *D.M.F.*, 1954, p. 402 ; cour d'appel de Paris, 6 juillet 1953, *Gaz. Pal.*, 1953-2-398 et note Marmier, et 3 février 1954, *D.M.F.*, 1954, p. 196 (note Fraikin) ; Tr. comm. de la Seine, 14 janvier 1954, *D.M.F.*, 1955, p. 179 ; Tr. comm. Le Havre, 16 juillet 1951, *D.M.F.*, 1952, p. 265; Tr. comm. Marseille, 7 mars 1951, *D.M.F.*, 1952, p. 266.

241. Cour d'appel d'Aix, 6 janvier 1954, *D.M.F.*, 1954, p. 525 ; cour de Paris, 7 avril 1954, *D.M.F.*, 1954, p. 411 ; cour d'appel de Madagascar, 31 mai 1954, *D.M.F.*, 1954, p. 724 et note.

242. Cour d'appel d'Aix, 10 novembre 1953, *D.M.F.*, 1954, p. 396 ; Tr. comm. de la Seine, 9 novembre 1952, *D.M.F.*, 1953, p. 712 ; et 18 mai 1953, *D.M.F.*, 1954, p. 116 ; Tr. comm. Marseille, 13 février 1951, *D.M.F.*, 1952, p. 159.

dans son arrêt du 22 novembre 1951 [243] que les opérations de transbordement du navire sur allèges et la mise à terre effectuée par le wharf de Port-Bouët constituent bien des accessoires du contrat de transport maritime, lequel ne prend fin qu'au moment où la marchandise est délivrée contre remise par le destinataire, du connaissement accompli [244].

Certaines décisions estiment que l'acconier à monopole concourt au transport maritime et bénéficie donc des articles 433 et 435 du Code de commerce [245].

Le déplacement des marchandises par les wharfs a été parfois qualifié de transport mixte par le tribunal de commerce de la Seine [246], transport maritime entre le mouillage des navires et l'extrémité de l'appontement, transport terrestre entre l'appontement et les installations à terre. Ce tribunal accorde à l'acconier le bénéfice des articles 433 et 435 du Code de commerce pour le transport sur allèges seulement [247].

Les théories du mandat substitué, de la stipulation pour autrui, du mandat du réceptionnaire, du dépôt salarié ont été avancées. Mais pour le cas de ces monopoles, bon nombre d'auteurs ont mis plus fortement l'accent sur celle de la stipulation pour autrui [248].

Considérant le prétendu caractère obligatoire de l'intervention de ces acconiers, il a été soutenu que les pouvoirs publics ont stipulé avec les wharfs en faveur des destinataires. A partir du moment où ces derniers ont connaissance de cette situation juridique — c'est-à-dire au moment de la remise des bons à livrer — les réceptionnaires adhèrent au contrat, conformément

243. *D.M.F.*, 1952, p. 244.

244. Dans le même sens, la cour d'appel de Rouen, 17 mai 1951, *D.M.F.*, 1952, p. 68 ; Tr. comm. de la Seine, 7 juin 1951, *D.M.F.*, 1952, p. 383, et 17 janvier 1952, *D.M.F.*, 1953, p. 101 ; Tr. comm. Marseille, 22 janvier 1952, *D.M.F.*, 1952, p. 620 ; Tr. première inst. Grand-Bassam, 11 avril 1951, *D.M.F.*, 1952, p. 320 ; cour de Madagascar, 12 décembre 1951, *D.M.F.*, 1952, p. 249.

245. Tr. comm. de la Seine, 28 juin 1951, *D.M.F.*, 1952, p. 384 et 17 janvier 1952, *D.M.F.*, 1953, p. 101 ; et 9 juin 1952, *D.M.F.*, 1953, p. 583 et 718 (2 jugements) ; Tr. comm. Le Havre, 27 février 1951, *D.M.F.*, 1952, p. 159.

246. 9 juin 1952, *D.M.F.*, 1953, p. 583 et 718.

247. Les arrêtés qui réglementent les wharfs qualifient volontiers ceux-ci de transporteurs maritimes (art. 3 de l'arrêté du 19 mai 1951, par exemple). Cette précision tendait vraisemblablement à faire bénéficier les wharfs des dispositions contenues dans la loi de 1936. Mais on pourrait se demander dans quelle mesure un texte administratif a qualité pour fixer la nature juridique des opérations effectuées par un Service public qu'il institue. Il semblerait logique de ne pas l'admettre ; d'ailleurs, la nature juridique d'un ensemble de faits dépend de ces faits eux-mêmes. L'article 3 du nouvel arrêté réglementant l'activité du wharf de Cotonou (25 décembre 1954) s'exprime ainsi, dans son alinéa 4 : « Le wharf achève, pour le compte du transporteur maritime, les opérations nécessaires ... » Cette nouvelle formule correspond exactement à la nature réelle des opérations du wharf.

248. V. Prodromides M. : Jurisprudence commerciale : « Examen de la jurisprudence relative aux acconiers », *L'Informateur* du 16 avril 1951.

à l'article 1121 du Code civil. Pour M. l'avocat général Marmier [249], à la suite de cette ratification faite par le destinataire de la marchandise, l'acconier à monopole est censé avoir agi dès le début de son intervention en qualité de mandataire. Il en résulte pour lui une obligation de retirer la marchandise en prenant, s'il y a lieu, des réserves, et une obligation de dépôt jusqu'à la remise au destinataire.

Cette conception de la stipulation pour autrui est établie sur des bases absolument fausses. Pour qu'il y ait stipulation pour autrui, il faut tout d'abord un accord de volonté entre le stipulant et le promettant. Cet accord de volonté, qui n'existait déjà qu'en apparence dans la clause de débarquement d'office, est ici complètement exclu. Il n'y a pas le moindre accord de volonté puisque c'est un texte réglementaire, dont le caractère est institutionnel et non conventionnel, qui réglemente l'activité. En outre, la stipulation pour autrui « ne résulte pas du seul fait qu'un contrat serait susceptible de procurer certains avantages à un tiers ; il est indispensable, en outre, que les contractants aient entendu conférer un droit à ce tiers et n'aient pas traité dans leur intérêt exclusif [250] ».

Autrement dit, pour qu'il y ait stipulation pour autrui, il faut que le stipulant et le promettant conviennent qu'un droit sera créé au profit du bénéficiaire. Or, il faut vraiment beaucoup d'imagination pour voir, dans le monopole des transports sur allèges tels que les wharfs, une manifestation de la volonté commune du gouverneur du territoire et de la Régie des chemins de fer par exemple, de stipuler au bénéfice des réceptionnaires. Enfin, nous ne suivons pas ceux qui prétendent que la remise du bon à livrer par le réceptionnaire à l'acconier à monopole puisse être assimilée à l'acceptation du bénéficiaire à la convention, acceptation prévue à l'article 1121 du Code civil. La remise de ce document — ou du connaissement acquitté à l'avance — est une simple formalité exigée par le règlement en vue de cadrer avec quelques principes d'organisation interne et sans prétention juridique. Le réceptionnaire remet le bon à livrer au wharf parce qu'il est obligé de le faire, et non parce qu'il entend ainsi donner son accord à une prétendue stipulation pour autrui dont il serait le bénéficiaire.

M. de Juglart, dans son intéressante note sous l'arrêt de la cinquième chambre de la cour de Paris du 5 mai 1954 [251] penche plutôt pour la solution de la gestion d'affaires. Pour cet auteur, l'acconier deviendrait gérant d'affaires pour le compte du destinataire, en vertu des obligations qui lui incombent aux termes

249. *Gaz. Pal.*, 25 décembre 1953, sous Paris, 6 juillet 1953.
250. Cass. civ., 20 décembre 1911, *S.*, 1914-1-297 et note Naquet.
251. *J.C.P.*, 1954-J-8370.

des prescriptions contenues dans les règlements. Les destinataires pourraient à ce titre agir directement contre lui et le navire ne serait lui-même plus tenu, pour les mêmes raisons, envers ceux qui lui ont confié des marchandises.

*
* *

Toutes ces conceptions supposent le caractère obligatoire que nous refusons à l'intervention de ces acconiers.

Dans son arrêt du 5 mai 1954 précité, la cour de Paris s'exprime de la façon suivante : « ... Aucun choix n'est à faire, puisque le wharf de Cotonou est doté d'un monopole, et que ses services s'imposent obligatoirement aux chargeurs, transporteurs et destinataires ... »

Or, précisément à Cotonou, une firme commerciale de la place avait envisagé, il y a quelques années, de transiter elle-même ses marchandises au moyen de chalands, en traversant la barre. Ce projet a été abandonné, mais il apporte la preuve que les services des wharfs ne sont pas obligatoires.

D'ailleurs, l'arrêt du 8 juin 1948 [252] de la Cour de cassation ne semble pas tirer des conséquences juridiques du monopole de fait de ces acconiers, mais plutôt des possibilités qu'accorde aux armateurs la clause de débarquement d'office.

Plus encore que pour les acconiers libres, la Jurisprudence est hésitante quand elle doit statuer sur les problèmes relatifs aux monopoles. Les arrêts des années 1951 et 1952 furent dans l'ensemble — à l'exception de ceux de la cour d'Aix — favorables à la thèse de l'acconage à monopole régi par les règles du droit maritime.

Un jugement du tribunal de commerce du Havre du 24 juillet 1951 [253] estimait que l'acconier est le mandataire de l'armateur puisqu'il reçoit les connaissements acquittés des mains des réceptionnaires, et que les clauses des connaissements ainsi que les articles 433 et 435 du Code de commerce doivent s'appliquer aux wharfs. Le 17 mai 1951, la cour de Rouen [254] décidait que les opérations accomplies après le débarquement sous palan par le wharf de Port-Bouët, découlaient du contrat de transport maritime, et qu'en conséquence, le wharf était fondé à invoquer le moyen de prescription tiré des articles 433 et 435. Quelques mois après, le 22 novembre 1951 [255] la même cour soutenait encore cette opinion.

252. *D.M.F.*, 1949, p. 15.
253. *D.M.F.*, 1952, p. 384.
254. Voir M. Roussel : « Le statut juridique des wharfs », *D.M.F.*, 1951, p. 419.
255. *D.M.F.*, 1952, p. 245.

L'année 1952 fut déjà marquée par un certain flottement. Deux jugements du tribunal de commerce de la Seine du 9 juin 1952 [256] jugèrent dans le même sens que Rouen, mais en précisant que la législation maritime ne couvrait que l'activité du wharf exercée seulement en mer, et non les dommages survenus à terre avant la remise des marchandises au destinataire réel. L'important arrêt de la cour de Madagascar du 26 novembre 1952 [257] estimait que la Régie des chemins de fer, titulaire d'un monopole de fait dans le port de Tamatave [258], était le mandataire du transporteur pour l'exécution de cette partie du contrat. Confirmant ses arrêts des 9 août [259] et 12 décembre 1951 [260], cette cour semblait suivre la jurisprudence de la cour de Rouen et de celle de Poitiers [261] en refusant d'admettre que le caractère de ce monopole entraînait des conséquences juridiques spéciales, et en se prononçant en faveur de la théorie de l'unité.

Cependant, le 19 juin 1952, la cour de Rouen [262], revenant sur sa jurisprudence antérieure, confirmait un jugement du tribunal de commerce du Havre qui avait considéré le wharf de Port-Bouët comme le mandataire du réceptionnaire, alors que le wharf soutenait la théorie de l'unité pour obtenir le bénéfice de l'article 435 du Code de commerce. La cour s'exprima ainsi : « Attendu que le wharf de Port-Bouët constitue un service de la colonie française de la Côte d'Ivoire, qui a le monopole de la réception des marchandises à leur déchargement en rade de Port-Bouët, de la conduite à terre sur des allèges de ces marchandises ... Attendu qu'étant ainsi défini le rôle du wharf de Port-Bouët, il apparaît qu'en se chargeant de la livraison des marchandises débarquées en rade ... il a agi comme mandataire des destinataires de ces marchandises ... »

En 1953, la cour de Paris déclarait que le wharf de Port-Bouët était le mandataire des réceptionnaires en s'appuyant sur la thèse de la stipulation pour autrui.

L'année 1954 consacra le complet revirement des principales cours, dans le sens de l'arrêt de Rouen précité. Le 13 mars 1954 [263], la même cour de Rouen confirmait sa jurisprudence du

256. *D.M.F.*, 1953, p. 583 et 718.

257. *D.M.F.*, p. 325 et note intéressante Robert.

258. L'intérêt théorique de cet arrêt est évident. Mais s'il concerne un cas d'acconage à monopole, il n'intéresse pas directement le transport sur allèges.

259. *D.M.F.*, 1952, p. 384.

260. *D.M.F.*, 1952, p. 249.

261. Qui refusa d'admettre que la Manutention marocaine, bénéficiaire d'un véritable monopole de droit, avait un lien juridique avec les réceptionnaires. *D.M.F.*, 1952, p. 247.

262. *D.M.F.*, 1953, p. 78.

263. *D.M.F.*, 1955, p. 15.

19 juin 1952 en déclarant que « le wharf de Port-Bouët qui a le monopole de la réception des marchandises à leur déchargement sur rade ... agit en qualité de mandataire des destinataires ... ». Dans un autre arrêt très complet du 6 juillet 1954, la cour de Paris [264] déclarait que le wharf de Cotonou était sans lien de droit avec l'armateur, en vertu de la clause de débarquement d'office et du statut spécial de cet organisme. De son côté, la cour de Madagascar jugeait, le 31 mars 1954 [265], dans un sens radicalement opposé à celui de son arrêt de 1952 et conforme aux précédentes décisions de Paris et de Rouen.

Enfin, dans un tout récent arrêt, la cour de Madagascar vient de faire de nouveau volte-face en jugeant que le transport sur allèges effectué à Manakara — où l'on sait qu'il y a une redoutable barre de corail à franchir — est un transport de caractère maritime, justiciable des articles 433 et 435 du Code de commerce.

De même, la cour de Poitiers décida, le 23 juin 1954 [266], que le wharf de Port-Bouët qui assure le débarquement sous contrôle de la douane et à la requête des capitaines, des marchandises embarquées pour cette destination, et dont les destinataires ou consignataires n'ont pas notifié leur intention d'employer un autre moyen de transport, agit comme mandataire du capitaine et est recevable à invoquer le bénéfice des articles 433 et 435.

Seule la cour d'Aix a invariablement jugé dans le même sens ; malgré la position affirmée plusieurs fois par les juges marseillais [267], cette cour a refusé aux wharfs le bénéfice de la législation maritime [268] par une interprétation stricte des articles 433 et 435.

La tendance qu'avait décelée M. de Juglart dans sa note sous l'arrêt de la cour de Paris du 6 juin 1952 [269] ne s'est donc pas confirmée. La confusion est grande. Nous attribuons ce fait à cette volonté des tribunaux d'arriver coûte que coûte à un résultat déterminé : la protection des propriétaires de marchandises et leurs assureurs, en accordant au réceptionnaire une action directe contre l'acconier.

264. *J.C.P.*, 1954-J-8370 et note M. de Juglart.

265. *D.M.F.*, 1954, p. 724 et note.

266. *D.M.F.*, 1955, p. 225 et suiv.

267. Voir Marseille, 30 juin 1950, *D.M.F.*, 1951, p. 195 et 29 janvier 1951, *D.M.F.*, 1951, p. 300 et 6 novembre 1951, *D.M.F.*, 1952, p. 671 et 22 janvier 1952, *D.M.F.*, 1952, p. 620.

268. 20 juillet 1950, *D.M.F.*, 1951, p. 16 ; et 7 mai 1952, *D.M.F.*, 1953, p. 508 et 10 novembre 1953, *D.M.F.*, 1954, p. 329.

269. *J.C.P.*, 1953-J-7390.

c) *Conséquences de la nature juridique du contrat d'acconage à monopole.*

Partisans et adversaires de l'action directe se sont affrontés avec plus de vigueur à propos des acconiers à monopole et surtout des wharfs, qu'à propos des acconiers libres. La Jurisprudence que nous avons citée associe la nature juridique du contrat d'acconage à la question de savoir si le réceptionnaire a ou n'a pas une action directe contre l'acconier. Chaque fois qu'un tribunal ou une cour a jugé dans le sens de l'unité de contrat de transport maritime, l'action directe a été refusée. Par contre, chaque fois que l'acconier a été considéré comme lié au réceptionnaire en vertu de la clause de débarquement d'office ou d'une prétendue stipulation pour autrui, l'action directe a été accordée.

En l'état actuel de la Jurisprudence, les grandes cours : Aix, Paris, Rouen et Tananarive, reconnaissent la recevabilité de l'action directe au bénéfice du réceptionnaire. Il est difficile de prévoir si cette ligne de conduite ne connaîtra pas de nouvelles modifications. Nous croyons cependant à de proches revirements car, faute de bases juridiques solides, l'action directe ne peut guère se justifier de façon continue. De temps à autre, les cours d'appel reviendront à une logique plus saine, quitte à retomber de nouveau dans leurs erreurs passées dans l'intérêt des propriétaires de marchandises.

*
* *

Ces problèmes juridiques relatifs aux acconiers à monopole sont, en tous points, identiques à ceux que nous avons examinés en étudiant l'acconage sur allèges effectué par des entrepreneurs libres. Nous avons cependant constaté que le caractère de monopole a été exploité pour prouver ce que la clause de débarquement d'office n'arrivait pas à démontrer. Tout se passe comme si la Jurisprudence et la Doctrine avaient trouvé dans ce prétendu caractère obligatoire de l'intervention des wharfs et de la Régie des chemins de fer de Madagascar, un argument supplémentaire pour expliquer le terme de contrat de transport maritime avant la délivrance des marchandises entre les mains de leurs propriétaires. C'est, croyons-nous, grâce à cet argument supplémentaire que la Jurisprudence est maintenant moins divisée sur le régime des acconiers à monopole que sur celui des acconiers libres.

A notre avis, les problèmes se posent de la même façon, que l'acconage soit libre ou qu'il fasse l'objet d'un monopole. Dans tous les cas, le transport maritime ne se termine que par la livraison entre les mains des destinataires. Si le réceptionnaire

remet au wharf son connaissement accompli, ce n'est pas parce qu'il considère cet organisme comme son mandataire, mais parce qu'un texte le lui impose. D'ailleurs, il s'agit là d'une formalité qui n'a aucun sens juridique, puisque cette remise du connaissement a lieu à un moment où le réceptionnaire ignore s'il recevra sa marchandise ou dans quel état il la recevra. Comment parler dans ces conditions d'acquitter le connaissement ? L'acconier sera toujours, le plus souvent, dans l'impossibilité matérielle de prendre des réserves suffisamment précises pour sauvegarder complètement ses droits légitimes [270], et ceci pour la rapidité des opérations c'est-à-dire dans l'intérêt des navires.

En conséquence, nous croyons que les articles 433 et 435 du Code de commerce ainsi que les clauses du connaissement s'appliquent au transport sur allèges effectué par les acconiers à monopole. Les réceptionnaires, n'ayant pas de lien de droit avec les acconiers, ne sont pas fondés à agir directement contre eux. Leur action en responsabilité ne doit être dirigée que contre le transporteur maritime qui, le cas échéant, pourra appeler l'acconier en garantie.

*
* *

Ce qu'il est beaucoup plus intéressant de remarquer à propos des organismes semi publics ou publics qui fonctionnent suivant des règles fixées par l'Administration, c'est d'une part le réalisme des arrêtés, d'autre part leur caractère autoritaire et parfois abusif.

En effet, les réglementations de ce genre sont bien établies par l'Administration, mais après avis — c'est-à-dire en fait après conseil — de commissions consultatives qui comprennent des

270. Un jugement du tribunal de commerce de la Seine en date du 31 mars 1951 (*D.M.F.*, 1952, p. 37) a déclaré qu'étant donné qu'au port de Cotonou, le débarquement des marchandises est assuré par le wharf au moyen d'allèges et que, d'un commun accord entre les parties, le pointage des marchandises à l'importation est fait au gré des navires sur le pont ; et qu'il n'est donc pas nécessaire que le réceptionnaire fasse des réserves concernant la quantité débarquée lorsque le manquant résulte de l'état contradictoire du pointage fait à bord.

Outre le fait qu'un pointage à bord se place avant la prise en charge matérielle des marchandises par l'acconier au sens de la loi de 1936, ce qui est anormal, nous nous demandons comment le réceptionnaire, au moment où le wharf lui délivre la marchandise, peut savoir quelles sont les réserves qui ont été prises le long du bord ? Le wharf présente-t-il à chaque réceptionnaire les feuilles d'allèges qui constatent l'état, ou tout au moins le nombre de colis mélangés dans chaque palanquée ?

Tout ceci montre bien que le tribunal ne se fait pas une idée très précise de ce qu'est le pointage en rade, lors du débarquement sur allèges de plusieurs milliers — ou de plusieurs dizaines de milliers — de colis.

représentants des usagers et des fonctionnaires que leurs attributions placent devant la réalité des faits.

Autrement dit, ces textes sont assez réalistes et tiennent peu ou pas du tout compte des subtilités de la Doctrine et de la Jurisprudence en matière d'acconage. Ils sont établis avec la collaboration de représentants des compagnies de navigation et des assureurs, de membres des Chambres de commerce, d'administrateurs-maires, c'est-à-dire d'autant de personnalités qui sont intéressées à un bon fonctionnement pratique des manutentions maritimes. Le rôle des conseillers juridiques consiste plutôt à mettre en forme les arrêtés qu'à les aligner sur la Doctrine et la Jurisprudence [271]. Ainsi s'expliquent le caractère de transport maritime expressément accordé — peut-être à la légère — par ces arrêtés aux wharfs, ou bien les exonérations pour fortune de mer.

Il n'est guère surprenant qu'il y ait conflit d'interprétation dès que les tribunaux se penchent sur ces textes qui ont été écrits dans un esprit et avec un sens des réalités qui leur échappent. Aussi, tantôt nos magistrats contestent la légalité de certaines dispositions [272], tantôt ils les utilisent dans un sens qui peut aider leur argumentation. Dans les territoires d'outre-mer, le souci d'un bon fonctionnement pratique domine tout le problème ; les auteurs des règlements ne sont pas toujours familiarisés avec les aspects juridiques de l'acconage, ni avec les diverses théories que nous avons examinées. Dans les cours d'appel qui, en définitive, tranchent les litiges, le réalisme n'est pas de rigueur et les courants qui se dessinent dépendent de tendances très générales élaborées à des milliers de kilomètres du lieu d'exploitation.

D'autre part, il convient de tenir compte de cette supériorité de droit dont les Administrations profitent volontiers pour imposer, dans leurs règlements, des clauses qui seraient exorbitantes dans les rapports entre personnes juridiques du secteur privé. Aux termes des arrêtés portant réglementation de ces acconiers à monopole, les usagers doivent impérativement se plier à de nombreuses règles. Citons, par exemple, la possibilité

271. Il semble toutefois que les wharfs — celui de Cotonou en particulier — ont tendance à se mettre en rapport avec des personnalités hautement qualifiées, dans le dessein de modifier leur réglementation dans un sens plus juridique et susceptible d'offrir moins de prise aux attaques de certaines cours.

272. Dans un arrêt du 7 mai 1953 (*D.M.F.*, 1953, p. 508), la cour d'Aix a jugé qu'est nulle et de nul effet la clause limitative de responsabilité figurant dans l'arrêté du haut-commissariat de France en A.O.F. qui fixe à 2 000 fr. par colis le montant de l'indemnité mise à la charge du wharf de Cotonou en cas de perte par sa faute ou celle de ses agents. La cour a estimé ce chiffre dérisoire et qu'il aboutit pratiquement à une exonération complète de responsabilité contraire à la loi du 2 avril 1936.

CHAPITRE PREMIER

AFFRETEMENT A TEMPS

Dans cette hypothèse, un propriétaire loue son navire à une personne qui désire l'exploiter en ses lieu et place pour un certain temps [3]. Une charte-partie constate l'accord intervenu. Les détails d'exploitation tels que la façon dont les embarquements et les débarquements seront effectués et plus spécialement l'étendue de la responsabilité de l'affréteur, vis-à-vis des réceptionnaires, au cas de débarquement ou d'embarquement sur allèges, ne sont pas prévus.

L'affréteur, pendant la période où il exploite le navire, se conduit dans ses rapports avec les chargeurs et les destinataires comme un armateur propriétaire de son navire. Il émet des connaissements et la situation est celle que nous avons étudiée au titre précédent. Si l'affréteur signe à son tour une charte-partie pour un affrètement au voyage avec un de ses clients, la situation devient alors celle que nous allons examiner.

3. Pour un an par exemple.

CHAPITRE II

AFFRETEMENT AU VOYAGE

Les chartes-parties rédigées à l'occasion d'un affrètement au voyage prévoient toujours expressément les conditions dans lesquelles s'effectueront les opérations commerciales au port de charge comme au port de destination.

D'ailleurs, le plus souvent, le chargeur (affréteur) ou le réceptionnaire livre ou reçoit la marchandise sous le palan du navire avec les allèges de son propre acconier. Dans ce cas, le problème se ramène à celui que nous avons étudié au titre précédent, dans l'hypothèse où l'acconier est choisi par le propriétaire de la marchandise [1].

Mais que se passe-t-il si la charte-partie prévoit la clause de débarquement d'office, clause qui implique le choix de l'acconier par le navire ?

L'affrètement ayant donné lieu à l'établissement d'une charte-partie diffère radicalement — en notre matière — du transport sous connaissement que nous avons étudié.

Tout d'abord, la loi du 2 avril 1936 ne s'applique pas [2]. Son article premier, alinéa 2, est formel : « (La loi) ne s'applique pas aux chartes-parties ... » Il n'y a donc pas à craindre un sectionnement légal du contrat de transport maritime. La charte-partie est valable tout au long de l'exécution du contrat.

D'autre part — autre différence essentielle avec les connaissements — la charte-partie n'est pas un contrat d'adhésion mais une convention librement débattue par deux parties qui traitent à peu de choses près sur un pied d'égalité et dont la plus puissante n'est pas toujours l'armateur. Ce contrat de transport n'a d'ailleurs jamais donné lieu aux mêmes protestations que le transport sous connaissement, et c'est la raison pour laquelle les auteurs des Règles de La Haye comme ceux de la Convention de Bruxelles, ne s'en sont pas préoccupés [3].

1. V. *supra*, p. 86 et suiv.

2. V. notamment tribunal de commerce de Marseille, 1er décembre 1954, *D.M.F.*, 1955, p. 116.

3. *Cf.* Compte rendu de la Conférence de La Haye, *R.I.D.M.*, XXXIII, 502 et 976. La Convention de Bruxelles a pour titre officiel : « Convention pour l'unification

pour le wharf d'examiner un à un les colis qu'il prend en charge [273], de travailler à certaines heures seulement sans risquer de se voir réclamer des surestaries par les navires [274], de limiter d'autorité sa responsabilité [275].

C'est ce caractère impératif des arrêtés, à l'avantage du wharf le plus souvent, qui explique la méfiance bien compréhensive que les armements ont en général à leur encontre ; c'est la raison pour laquelle les compagnies tiennent essentiellement à ce qu'il n'y ait aucun lien de droit entre eux et ces acconiers à monopole. Elles désirent bénéficier des très nombreux avantages qu'ils leur procurent, mais refusent de prendre le risque d'un arrangement dont elles feraient probablement les frais. Car l'expérience montre que, s'il est facile pour une compagnie de navigation, d'arriver à un arrangement amiable avec un acconier libre de son choix, il est pratiquement impossible d'en faire de même avec un service public ; celui-ci n'a guère intérêt à donner satisfaction à ses clients (qui ont trop de raisons d'utiliser ses services pour l'abandonner), et se retranche derrière l'autorité du Règlement.

273. Voir *supra*, p. 43.

274. Voir notamment l'article 4 de l'arrêté du 25 décembre 1954 réglementant l'activité du wharf de Cotonou.

275. Voir notamment l'article 9, § 6 de l'arrêté portant réglementation du wharf de Lomé, qui s'exprime ainsi : « Pour les marchandises perdues en mer, après prise en charge le long du bord et jusqu'à l'entrée en magasin, le wharf ne sera responsable que des pertes, avaries, coulage, etc., résultant du défaut de précaution et négligence de ses agents. » Le plus souvent, le réceptionnaire sera dans l'impossibilité d'effectuer la preuve du défaut de précaution ou de négligence.

TITRE III

PROBLEMES JURIDIQUES SOULEVES PAR L'ACCONAGE SUR ALLEGES

ACCESSOIRE D'UN TRANSPORT MARITIME AYANT FAIT L'OBJET D'UNE CHARTE-PARTIE

Il y a lieu de distinguer le cas de chartes-parties [1] rédigées à l'occasion d'un affrètement à temps, de celui des chartes-parties établies lors d'un affrètement au voyage [2].

1. V. Rondeau (J.) : *Transports par chartes-parties*, 1939 ; Marais (G.) : « Du statut des chartes-parties sous l'empire de la Convention internationale du 25 août 1924 », *Dor.*, 40, p. 1 et suiv.

2. V. Ripert, *Tr. dr. mar.*, 4e éd., t. II, nos 1437 et suiv.

Rien ne s'oppose plus à admettre toutes les conséquences des clauses d'irresponsabilité de l'armateur et plus précisément de la clause de débarquement d'office. Si celle-ci prévoit expressément que l'acconier sur allèges sera désigné par l'armateur pour le compte du réceptionnaire, nous estimons qu'il y a là une véritable stipulation conventionnelle de livraison anticipée que nous avons refusé de voir dans la même clause des connaissements. Si une telle clause a été imposée à l'affréteur, c'est-à-dire au co-contractant de l'armateur, ce dernier a probablement cédé sur d'autres points de la charte-partie, et en particulier sur les conditions du fret. Le débarquement sous palan marque bien la fin du contrat de transport maritime, car l'acconier a qualité pour procéder à la prise en charge de la marchandise dans le sens juridique de ce terme. De même, le chargement sous palan correspond bien au commencement du contrat, car l'acconier est qualifié pour procéder à la livraison juridique au navire. Les parties l'ont voulu ainsi.

Mais, répétons-le, cette hypothèse est assez peu fréquente, car généralement l'acconier est désigné par l'affréteur ou par le destinataire.

Nous pouvons résumer les conséquences de ce qui précède de la façon suivante :

Si l'acconier sur allèges est désigné par l'affréteur ou par le réceptionnaire, les marchandises seront, pendant leur séjour sur allèges, régies par les articles 103 et suivants du Code de commerce, c'est-à-dire par la législation relative aux voituriers. Le cas échéant, le réceptionnaire pourra agir directement contre l'acconier [4].

Si l'acconier est désigné par l'armateur, le régime applicable sera celui qui résulte des termes de la charte-partie. En particulier, s'il y a clause de débarquement d'office et s'il est prévu que le navire choisira l'entrepreneur pour le compte du réceptionnaire, le contrat de transport maritime se terminera sous le palan du navire et les clauses de la chartie-partie ainsi que les articles 433 et 435 du Code de commerce ne seront plus applicables. Le régime légal des voituriers régira les rapports de l'acconier et du réceptionnaire qui seront unis par un lien

de certaines règles en matière de connaissements signée à Bruxelles le 25 août 1924 » et la loi du 9 avril 1936 est intitulée : « Loi portant approbation de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements. »

V. Marais G. également : *Les Transports de marchandises par mer et la Jurisprudence*, p. 14 à 18, et *Les Transports internationaux de marchandises par mer*, p. 32 à 36.

4. Le problème est identique à celui que nous avons rencontré en étudiant l'acconage sur allèges (cas des transports sous connaissements), dans l'hypothèse où l'acconier est choisi par le propriétaire de la marchandise (v. *supra*, p. 86).

de droit justifiant l'action directe. Par contre, si la charte-partie prévoit que le chargement ou que la livraison se fera à quai, le transport sur allèges sera l'affaire de l'armateur. Les articles 433 et 435 du Code de commerce s'appliqueront ainsi que les diverses clauses de la charte. Le réceptionnaire n'aura pas d'action directe contre l'acconier.

Enfin, le terme du connaissement pourra se placer avant la livraison sous palan, par exemple sur le pont ou dans la cale du navire, puisque ce mode de transport maritime échappe aux prescriptions d'ordre public de la loi du 2 avril 1936.

CHAPITRE III

DIFFICULTES D'INTERPRETATION AU CAS DE DELIVRANCE DE CONNAISSEMENTS

Fréquemment, le capitaine crée des connaissements pour la marchandise embarquée, après avoir signé une charte-partie. Les connaissements ainsi créés, qui sont négociables, circulent exactement comme si une charte-partie n'avait pas été établie. Parfois même, ils se réfèrent à la charte-partie que les porteurs de connaissements ignorent [1].

Afin de protéger le porteur de connaissements, la loi de 1936 dispose, dans son article premier, alinéa 2, après avoir écarté expressément de son domaine les transports maritimes qui ont fait l'objet d'une charte-partie, que « ... dans le cas d'affrètements par charte-partie, les connaissements qui peuvent être délivrés sont soumis (à la loi) ». Mais une loi fiscale du 30 mars 1872 exige, pour tout transport maritime de marchandises, la délivrance d'un connaissement pour permettre les vérifications douanières [2]. Aux termes de cette prescription, un transport par mer qui a déjà donné lieu à l'établissement d'une charte-partie doit être également constaté par un connaissement que le capitaine gardera à bord et qui établit, non pas les conditions du transport, mais seulement la prise en charge de la cargaison [3]. Faut-il en conclure que la loi de 1936 s'applique également aux chartes-parties puisque des connaissements sont obligatoirement émis ? Ce serait s'écarter à la fois de la lettre et de l'esprit de la loi. Les auteurs de la Convention de Bruxelles ainsi que nos législateurs de 1936 n'ont voulu protéger par des dispositions impératives que les porteurs de connaissements étrangers à la charte-partie [4], signataires d'un contrat d'adhésion. D'où il résulte

1. V. Ripert, *Tr. dr. mar.*, 4e éd., t. II, n° 1798 *bis*.
2. Code général des impôts, article 1933.
3. Marais (G.), *Les Transports de marchandises par mer*, p. 17.
4. *Cf.* Ripert, *Tr. dr. mar.*, 4e éd., t. II, nos 1372 et 1373, et Marais (G.), *Les Transports internationaux de marchandises par mer*, p. 36.

que seuls, les connaissements qui règlent les conditions de transport imposées au chargeur sont régis par la loi.

Résumant parfaitement cette situation, un jugement du tribunal de commerce de Marseille a décidé, le 9 avril 1951 [5], que « sans parler des connaissements créés uniquement en raison des exigences douanières nationales, lesquelles restent entre les mains du capitaine, il est rare qu'un transport effectué en suite d'une charte-partie ne donne pas lieu à la création postérieure de connaissements pour établir la prise en charge par le capitaine des marchandises remises par le chargeur, ce qui fait que l'interprétation littérale du texte précité aboutirait pratiquement à soumettre tous les transports de marchandises par mer à la loi du 2 avril 1936. Mais attendu qu'en droit interne, cette loi (de même qu'en droit international ...) a eu pour but de protéger les chargeurs d'un ou plusieurs colis contre les armateurs qui présentaient à leur acceptation, sans possibilité de discussion, des connaissements tout préparés, mais non les affréteurs de tout ou partie du navire qui discutent sur pied d'égalité avec les armateurs et même leur présentent parfois leurs propres formules imprimées ; — Attendu que dans ces conditions, dans le cas où une charte-partie a été établie et des connaissements créés postérieurement, il ne saurait être question, à moins de dénaturer l'esprit de la loi du 2 avril 1936 ... de décider que ce texte puisse régir les conditions de transport entre l'armateur et l'affréteur, mais qu'au contraire, il convient de décider que ces dispositions législatives ne peuvent être invoquées que par un tiers porteur de bonne foi du connaissement... »

La Cour de cassation, dans un récent arrêt en date du 6 juillet 1954 [6], a pourtant décidé que la loi de 1936 s'écarte sur cette question de la Convention de Bruxelles, et que la formule générale qu'elle emploie ne permet pas de distinguer selon que le connaissement est entre les mains de l'affréteur ou d'un tiers porteur. La Cour a donc autorisé l'affréteur resté possesseur du connaissement à invoquer les dispositions de la loi de 1936 [7].

En tout cas, le tiers porteur d'un connaissement qui est complètement étranger à la charte-partie dont il ignore l'existence ou tout au moins les termes, est protégé par la loi de 1936 : ce qui le met à l'abri des clauses d'exonération de responsabilité pour les opérations de chargement et de déchargement et plus précisément pour ces dernières qui sont si délicates sur rade [8].

5. *D.M.F.*, 1952, p. 155 et note.

6. *D.M.F.*, 1954, p. 715.

7. Jean-Renard (M.) : « Charte-partie et connaissement », *D.M.F.*, 1955, p. 3 et suiv. et 68 et suiv.

8. Sur les problèmes qui peuvent surgir en raison de la dualité des titres de transport (charte-partie et connaissement). *Cf.* Jean-Renard (M.), chronique précitée, *D.M.F.*, 1955, p. 3 et suiv., 67 et suiv.

TITRE IV

ASSURANCE DES MARCHANDISES TRANSPORTEES PAR L'ACCONIER SUR ALLEGES

Les assurances maritimes sur facultés couvrent les risques courus par les marchandises, de magasin à magasin ou de port à port. Le trajet effectué sur allèges est compris dans les limites d'application de la police. Parfois, une surprime est prévue pour tenir compte de certaines circonstances qui prévalent dans tel ou tel port, et qui sont susceptibles d'aggraver les risques. Dans le cas général, le transport des marchandises sur allèges ne comporte donc aucune difficulté.

Seule la couverture des risques de guerre consacre un régime spécial aux marchandises séjournant sur allèges.

En effet, les assureurs ont refusé de garantir les risques causés à terre, car il est impossible de prévoir leur limite. Par contre, ils ont accepté de les garantir pour les marchandises transportées par mer car il est alors toujours possible d'évaluer le risque qui se borne à la valeur de la cargaison intégrale du navire.

Mais la question s'est posée de savoir si les marchandises pourraient être garanties contre les faits de guerre pendant leur séjour sur allèges. Deux conceptions se sont affrontées. Pour certains, la valeur totale des marchandises chargées dans une allège étant forcément plus limitée sur celle de la cargaison d'un navire, on pouvait à plus forte raison garantir ce risque. Pour d'autres, si le risque évalué pour chaque allège est très mesuré, le nombre d'allèges pouvant souffrir d'un même sinistre est théoriquement illimité (cas d'un grand nombre d'allèges placées côte à côte ou à proximité les unes des autres).

La première conception a prévalu, et les assureurs ont finalement accepté d'étendre la couverture des risques au séjour des marchandises dans les allèges.

Un accord international est intervenu à ce sujet [1].

1. Waterborne Agreement de 1939.

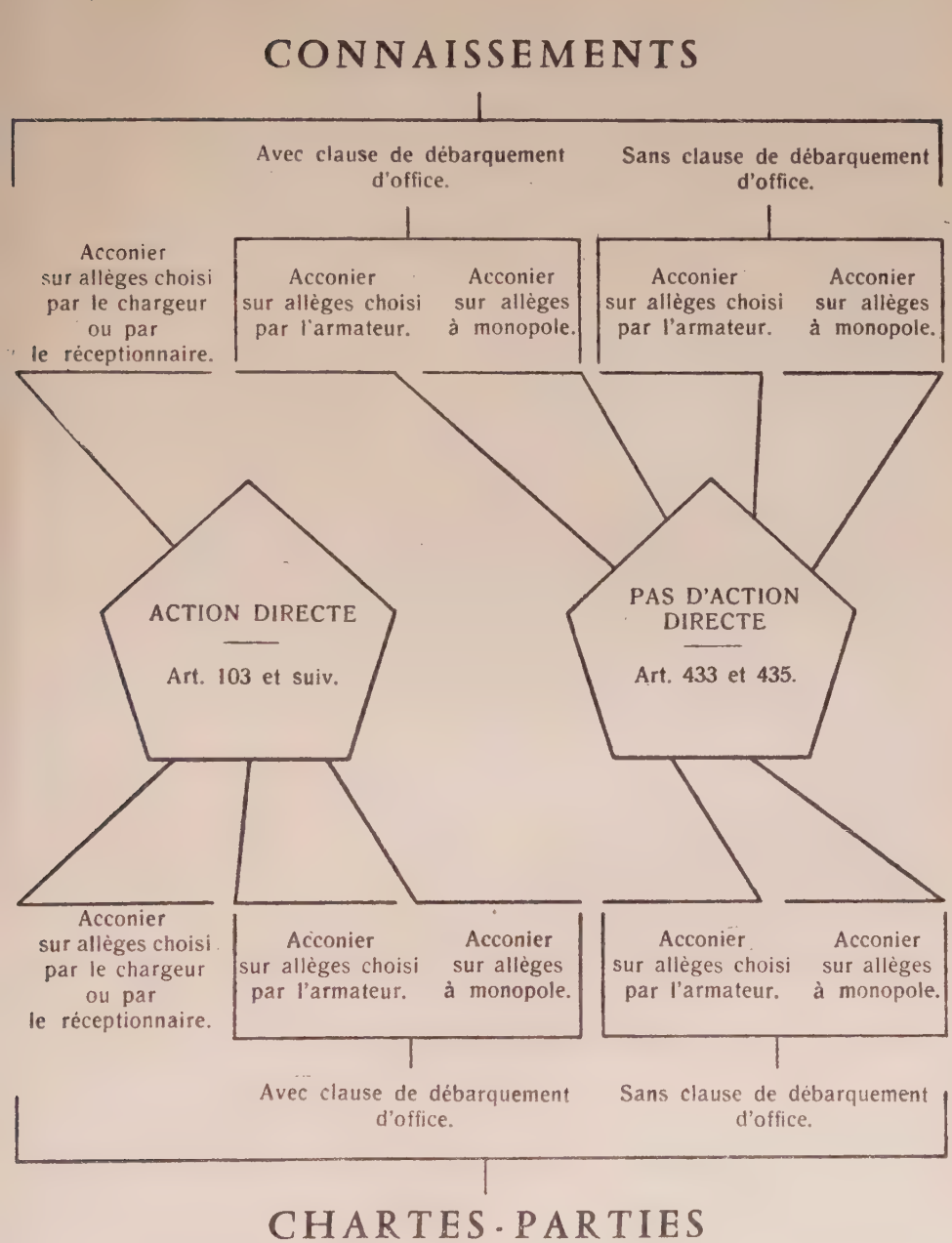
Les conditions particulières des assurances maritimes pour le risque de guerre prévoient désormais la clause suivante, dite « clause d'allèges » :

« Par dérogation aux alinéas *a* et *b* de l'article 4 des conditions particulières qui précèdent [2], les risques sur allèges sont couverts pour le transport des marchandises et/ou faculté de terre à bord au port d'embarquement et de bord à terre au port final de déchargement, sans qu'en aucun cas la garantie des assureurs puisse se prolonger à bord des allèges au-delà de quinze jours à compter de minuit du jour de la mise sur allèges. »

2. Art. 4 : ...

a) La garantie des assureurs ne commence qu'après la mise des marchandises ou facultés assurées à bord du navire de mer.

b) Elle cesse à leur débarquement du navire de mer. Elle ne peut, en aucun cas, se prolonger, même à bord de ce navire, au-delà d'un délai de quinze jours à compter de minuit du jour où le navire de mer aura mouillé ou se sera amarré dans le port final de déchargement.


CONNAISSEMENTS
Avec clause de débarquement d'office.
Sans clause de débarquement d'office.
Acconier sur allèges choisi par le chargeur ou par le réceptionnaire.
Acconier sur allèges choisi par l'armateur.
Acconier sur allèges à monopole.
Acconier sur allèges choisi par l'armateur.
Acconier sur allèges à monopole.
ACTION DIRECTE
Art. 103 et suiv.
PAS D'ACTION DIRECTE
Art. 433 et 435.
Acconier sur allèges choisi par le chargeur ou par le réceptionnaire.
Acconier sur allèges choisi par l'armateur.
Acconier sur allèges à monopole.
Acconier sur allèges choisi par l'armateur.
Acconier sur allèges à monopole.
Avec clause de débarquement d'office.
Sans clause de débarquement d'office.
CHARTES-PARTIES

DEUXIÈME PARTIE

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES SUR ALLÈGES EFFECTUÉ EN COURS DE TRANSPORT MARITIME

Si le transport sur allèges concerne dans la plupart des cas l'acconage des navires qui, pour une raison quelconque, ne peuvent travailler à quai au port de charge ou à celui de destination, il est des cas où ces embarcations interviennent en cours de transport.

Les problèmes juridiques sont alors beaucoup plus simples que ceux qui concernent l'acconage, car la loi de 1936 est presque toujours applicable. Si l'armateur incluait dans ses connaissements des clauses d'irresponsabilité ou de limitation excessive [1] de responsabilité pour le séjour des marchandises sur allèges en cours de transport maritime, ces clauses seraient frappées de nullité absolue. Seules des clauses de ce genre pourraient être admises dans les chartes-parties [2].

Dans cette brève étude, nous distinguerons l'intervention des allèges pour effectuer un transbordement de navire à navire, de celle que nécessite la remise à flot d'un navire échoué.

1. Maximum de responsabilité par colis ou par unité inférieur à 100 000 francs par exemple.

2. V. *supra*, p. 144.

TITRE PREMIER

TRANSBORDEMENTS

Il y a lieu de n'inclure dans cette hypothèse que les transbordements, prévus ou imprévus, qui s'opèrent alors que le transport maritime n'est pas terminé. Si le transbordement a lieu entre deux transports maritimes constatés par deux contrats différents (réexpédition au cabotage d'une marchandise arrivée d'un voyage au long cours, et sans qu'il y ait eu connaissement direct), il s'agit alors d'acconage dont l'étude a fait l'objet de notre première partie [1].

Le transbordement s'effectue soit directement de navire à navire, soit en comprenant un séjour plus ou moins prolongé sur allèges ou à quai. Dans tous les cas, l'acconier sera désigné par l'armateur ou le capitaine et n'aura de rapport qu'avec ceux-ci.

Aucun problème spécial ne se pose quand le transbordement s'effectue d'un navire sur le même navire après séjour des marchandises à quai ou sur allèges, ou bien d'un navire à un autre navire appartenant à un même armement. Des réserves prises entre le ou les navires et l'acconier sur allèges permettront le cas échéant de fixer les responsabilités suivant la nature du contrat qui unit l'armateur à l'acconier.

La question est un peu plus délicate si le navire sur lequel la marchandise est transbordée n'appartient pas au même armement [2]. Le deuxième navire, pour sauvegarder ses intérêts, doit procéder avec l'acconier à des réserves précises. Le plus souvent, une charte-partie constate l'accord intervenu entre les deux armements au sujet des litiges qui pourraient naître à propos des dommages aux marchandises transbordées. De toutes manières, le transporteur sur allèges devra apporter le plus de soins possibles à ce pointage. Le destinataire prendra, si

1. Ces deux contrats différents peuvent être deux contrats de transport maritime, ou un contrat de transport maritime et un contrat de transport fluvial.

2. Situation qui se présente si un navire est immobilisé pour longtemps dans un port que sa Compagnie ne fréquente que rarement.

nécessaire, des mesures contre le navire, mais n'aura d'action que contre le premier transporteur.

Il a été jugé, le 27 mai 1953, par le tribunal de commerce de la Seine [3], que le porteur du connaissement d'origine n'a aucun lien de droit avec le second transporteur maritime.

A l'égard du réceptionnaire, le transbordement a lieu dans le domaine de la loi de 1936. Les clauses des connaissements qui prévoient l'exonération de responsabilité de l'armateur pour cette opération sont nulles. Le transporteur sur allèges ne peut pas espérer bénéficier indirectement de telles clauses.

3. *D.M.F.*, 1954, p. 119.

TITRE II

AVARIES COMMUNES

Dans certaines hypothèses exceptionnelles, un navire, au cours du transport maritime, doit s'alléger. Pour procéder à une réparation urgente ou pour se mettre à l'abri du mauvais temps, il doit entrer dans un port ou dans une rade abritée dont les fonds sont trop faibles pour son tirant d'eau. Ou bien, à la suite d'un échouement [1], il ne peut se remettre à flot avec le seul concours de la marée [2] ; dans cette situation critique, il ne peut se sauver qu'en s'allégeant, c'est-à-dire en pratiquant le jet des marchandises par-dessus bord ou, si le lieu et l'état de mer le permettent, en débarquant une partie de sa cargaison sur des allèges. La réparation effectuée, le danger passé ou dès qu'il recommence à flotter, le navire peut alors réembarquer les marchandises à bord [3].

Dans ces hypothèses, se trouve l'élément qui caractérise l'avarie commune : un sacrifice volontaire du capitaine consenti pour sauver le navire et sa cargaison [4].

Deux questions se posent alors : Qui supportera les frais de l'opération ? Qui aura la charge des risques que les marchandises courront pendant leur séjour dans les allèges [5].

L'article 400, alinéas 7 et 8 du Code de commerce dispose que :

« Sont avaries communes :

» .....

» 7° Les frais de déchargement pour alléger le navire et entrer dans un havre ou dans une rivière, quand le navire est

1. La pratique maritime distingue l'échouement de l'échouage. L'échouement stoppe un navire en route (échouement sur un haut fond ou sur une roche) tandis que l'échouage surprend un navire immobile (échouage le long d'un quai ou au mouillage par suite de la baisse de la marée ou d'une avarie à la coque suivie d'entrée d'eau dans une ou plusieurs cales, par exemple).

2. C'est ce qui se passe si l'échouement s'est produit à marée haute.

3. Si, à la suite de l'échouement, le navire est perdu ou si de grosses réparations doivent être exécutées, la marchandise sera réembarquée sur un autre navire.

4. Sur les avaries communes, v. Ripert, *Tr. dr. mar.*, t. III, chap. II (nos 2209 à 2342).

5. Voir Ripert, *Tr. dr. mar.*, 4e éd., t. III, n° 2283-2°.

contraint de le faire par la tempête ou par la poursuite de l'ennemi.

» 8° Les frais faits pour remettre à flot le navire échoué dans l'intention d'en éviter la perte totale ou la prise. »

L'inclusion en avaries communes de tels frais d'allègement ne présente pas de difficulté. La question des risques d'allèges, par contre, a suscité quelques controverses.

L'article 427 du Code de commerce [6] fait entrer en avaries communes les pertes survenues sur les « barques » destinées à alléger le navire et lui permettre d'entrer dans un port ou dans une rivière. Il ne prévoit pas certaines situations telles que l'échouage ou l'échouement où, pourtant, l'intervention des allèges s'impose presque toujours. Faut-il admettre que tous ces risques d'allèges doivent être classés en avaries communes ?

Quelques décisions assez anciennes ont admis, dans tous les cas, que les risques d'allèges entrent en avaries communes [7]. Certains auteurs ont également admis ce principe. M. Maurel [8] écrit : « (La perte des marchandises chargées sur allèges) nous semble, quelle que soit la cause, devoir toujours être payée par contribution ... » et, plus loin : « Même si (l'allègement) a eu lieu pour permettre au navire de continuer la route fixée par la charte-partie, s'il a été nécessaire pour entrer au port de destination, sans qu'aucun danger l'ait nécessité, la perte qui en résulte est classée en avarie commune ... » Cet auteur se fonde, pour appuyer sa thèse, sur l'article 427 qui ne se préoccupe pas des circonstances dans lesquelles s'est accompli l'allègement, sur la loi 4 Rhodia de Jactu qui ne faisait allusion à aucun péril, ainsi que sur l'autorité de Pothier.

Cette conception, écartée par la Doctrine et la Jurisprudence actuelles, ne correspond plus aux conditions modernes de la navigation. Elle procède à cette idée périmée que la navigation maritime est hasardeuse, idée qui renforçait d'autant plus la notion de communauté d'intérêt des propriétaires de la cargaison, que celle-ci courait davantage de danger. Autrefois, le débarquement sur allèges était plus fréquent que de nos jours, mais ne constituait qu'un péril de plus du voyage et non des moindres. Pour l'auteur précité, elle s'appuie plus précisément

6. Art. 427. — En cas de perte des marchandises mises dans des barques pour alléger le navire entrant dans un port ou dans une rivière, la répartition en est faite sur le navire et son chargement en entier.

Si le navire périt avec le reste de son chargement, il n'est fait aucune répartition sur les marchandises mises dans les allèges, quoiqu'elles arrivent à bon port.

7. Voir références citées par Ripert, t. III, p. 263, note 4, et notamment Aix, 12 octobre 1911, *S.*, 1912-2-325, et *R.I.D.M.*, XI, 657.

8. *Théorie générale des avaries communes*, thèse, Paris, 1903, p. 84.

sur la théorie de l'enrichissement sans cause comme fondement des avaries communes, qui écarte la notion de péril pour la remplacer par celle de l'utilité de la mesure prise par le capitaine [9].

La clause de débarquement d'office rendrait d'ailleurs inopérante une telle conception.

Auteurs et tribunaux s'accordent maintenant pour estimer que les risques d'allèges sont classés en avaries communes dès lors que l'allègement a été décidé par le capitaine pour éviter un péril.

La règle VIII d'York et d'Anvers de 1924 [10] qui prévoit cette situation est ainsi rédigée :

« *Dépenses pour alléger un navire échoué et dommage résultant de cette mesure :*

» Lorsqu'un navire est échoué, et que la cargaison, ainsi que le combustible et les approvisionnements du navire, ou l'un d'eux, sont déchargés dans des circonstances telles que cette mesure constitue un acte d'avarie commune, les dépenses supplémentaires d'allègement, de location des allèges et, le cas échéant, celles de réembarquement ainsi que la perte ou le dommage en résultant, seront admis en avarie commune. »

La règle s'applique même s'il n'y a pas un danger immédiat, mais il faut que l'allègement soit exceptionnel [11]. Elle s'applique également aux dommages survenus aux marchandises sur allèges, alors même qu'ils se seraient produits en dehors des opérations de déchargement. Il a été objecté que le séjour sur allèges ne dépend pas d'un acte volontaire du capitaine ; mais le classement de tels dommages en avaries communes s'explique alors par le principe, admis en cette matière, que toutes les conséquences de l'acte volontaire du capitaine sont elles-mêmes avaries communes [12].

*
* *

Un cas limite peut se produire : l'échouement a lieu à proximité du point de destination. C'est le cas, par exemple, d'un navire qui s'échoue sur une roche ou un haut fond situé à un ou deux milles du quai où il devait accoster, ou du mouillage où il lui fallait, de toutes manières, débarquer ses marchandises sur allèges. Les frais et risques d'allèges seront-ils classés en avaries communes, ou seront-ils soumis aux règles habituelles de l'acconage ?

9. Voir Ripert, *Tr. dr. mar.*, 4e éd., t. III, nos 2219 et 2267.
10. Voir Ripert, *Tr. dr. mar.*, 4e éd., t. III, no 2285.
11. V. Ripert, t. III, no 2267 et références.
12. V. Ripert, t. III, no 2285.

Les assureurs interprètent toujours largement les règles applicables aux avaries communes et examinent les circonstances qui accompagnent chaque cas particulier. Sauf preuve d'avaries particulières, les dommages survenus sur les allèges sont présumés avaries communes. Si l'intervention des allèges n'était pas prévue parce que le navire devait accoster le quai, il y a toujours avaries communes. La solution est plus nuancée si l'acconage sur allèges était inévitable ou simplement possible. Dans ce cas, il y a incontestablement avarie commune si le dommage s'est produit au-delà du mouillage habituel des navires, c'est-à-dire en un lieu placé en dehors du trajet normal des allèges. Si le dommage s'est produit en un endroit situé sur le trajet habituel des allèges, c'est-à-dire entre le quai et le mouillage des navires, la solution dépend des faits. L'avarie commune sera par exemple admise si le chaland avait été trop chargé ou mal chargé dans la précipitation de la manœuvre, le long du navire échoué. Mais si les assureurs prouvent que le dommage se serait produit s'il y avait eu acconage normal, l'avarie sera considérée comme particulière [13]. De toutes manières, sont déduits du règlement les frais normaux d'acconage sur allèges que la marchandise ou le navire aurait dû supporter si l'accident ne s'était pas produit.

En bref, sont classés en avaries communes tous les frais et risques d'allèges qui sont la conséquence d'un fait répondant à la définition donnée par la règle A [14] d'York et d'Anvers de 1924, et sauf preuve contraire d'avarie particulière.

13. S'il y a eu abordage dans le chenal d'accès au port par exemple.

14. *Règle A.* — Il y a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait, ou une dépense extraordinaire, encourue pour le salut commun, dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune.

TROISIÈME PARTIE

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES SUR ALLÈGES SUR LE PLAN INTERNATIONAL

Au cours des deux premières parties, nous avons envisagé le transport sur allèges sur le plan national, c'est-à-dire régi, soit par notre Code de commerce, soit par des principes de notre Droit interne. Nous consacrerons cette troisième et dernière partie à une brève étude de ce mode de transport sur le plan international.

Nous examinerons d'abord le transport sur allèges en droit international, puis nous donnerons un aperçu des problèmes juridiques qu'il pose dans quelques législations étrangères.

Cette dernière partie se subdivisera donc en deux titres :

TITRE PREMIER. — *Le transport sur allèges en droit international.*

TITRE II. — *Le transport sur allèges en droit comparé.*

TITRE PREMIER

LE TRANSPORT SUR ALLEGES EN DROIT INTERNATIONAL

La plupart des grandes puissances maritimes ont adhéré à la Convention internationale de Bruxelles de 1924. Les conflits de lois sont presque toujours réglés par cette convention ; mais la question est alors de savoir dans quels cas elle s'applique de préférence à une loi nationale.

Avant d'examiner l'incidence de la convention sur le transport sur allèges, nous devrons, par conséquent, fixer sa portée d'application. Ce qui nous conduira à diviser cette étude du transport sur allèges en Droit international en deux chapitres :

CHAPITRE PREMIER. — *Portée d'application de la Convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924.*

CHAPITRE II. — *Le transport sur allèges sous l'Empire de la Convention.*

CHAPITRE PREMIER

PORTEE D'APPLICATION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE BRUXELLES, DU 25 AOUT 1924 [1]

Tout d'abord, la convention ne s'applique qu'aux transports maritimes sous connaissements. Elle ne s'intéresse pas aux chartes-parties [2]. Mais, ainsi que nous l'avons déjà vu, elle peut être invoquée par un tiers porteur de connaissement à la condition qu'il soit étranger à la charte-partie [3].

L'article 10 de la convention de Bruxelles est ainsi rédigé :

« Les dispositions de la présente convention s'appliqueront à tout connaissement créé dans un des Etats contractants. »

Le lieu de création du connaissement détermine l'application de la loi internationale. Si donc un transport maritime est effectué d'un pays signataire de la convention à destination d'un Etat non signataire, la convention sera, en principe, applicable [4].

La Doctrine et la Jurisprudence exigent, pour écarter une loi interne, qu'un rapport international domine le contrat. Il ne suffit pas que le connaissement soit créé en France, par exemple, pour que les parties soient soumises à la convention, car alors les simples transports au cabotage national, ou effectués entre la Métropole et les ports de l'Union française, ne seraient plus régis par la loi du 2 avril 1936 qui est pourtant applicable aux connaissements émis en France.

1. Voir Ripert, *Tr. dr. mar.*, 4e éd., t. II, nos 1352 et suiv. ; Marais (G.) : *Les Transports internationaux des marchandises par mer*, p. 22 et 23 ; M. Prodromides, *Champs d'application respectifs de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 sur les connaissements et la loi du 2 avril 1936* ; M. Dubosc, « De la loi applicable au contrat de transport maritime », *D.M.F.*, 1951, p. 211 et suiv.

2. V. Marais (G.), *op. cit.*, p. 32, 33, § 5 et *supra*, p.

3. V. *supra*, p. 146 et suiv.

4. La loi espagnole du 22 décembre 1929 (art. 25) décide qu'elle n'est applicable qu'aux transports faits entre les pays qui ont adhéré à la Convention de Bruxelles, ou qui ont adopté une réglementation semblable à celle de la Convention ; mais il semble qu'il y ait là une conception qui ne cadre pas avec le but recherché par les législateurs de Bruxelles (v. Ripert, t. II, no 1352).

Dans un arrêt du 22 janvier 1953, la cour de Rouen [5] a confirmé un jugement du tribunal de commerce de la même place [6], qui avait refusé le caractère international à un transport maritime conclu à Rouen entre un chargeur et un armateur français, à destination de Tunis. La cour s'exprimait ainsi : « Attendu que le contrat de transport a été conclu en France entre des parties de nationalité française, qu'à bon droit également, le tribunal a décidé que la loi applicable en l'espèce était la loi française du 2 avril 1936... » Par contre, le tribunal de commerce du Havre a estimé, dans un jugement du 21 août 1953 [7], qu'un transport maritime conclu à Rouen entre un chargeur et un armateur français était soumis à la convention, car le destinataire était étranger.

Il faut donc qu'au moins une partie au contrat soit étrangère [8].

Le tribunal de commerce du Havre, dans un jugement du 3 novembre 1950 [9], avait estimé que pour qu'un transport maritime ait le caractère international : « il faut et il suffit que les parties figurant au contrat de transport, transporteur et chargeur, soient de nationalité différente sans qu'il soit nécessaire de tenir compte de la nationalité des ports de départ et d'arrivée et, à plus forte raison, de la nationalité du réceptionnaire que les parties contractantes peuvent ne pas connaître par suite d'un transfert possible du connaissement, sous quelque forme que ce soit... ». Il en a conclu que l'espèce qui lui était soumise, relative à un chargeur, un armateur français et un destinataire étranger dans un port étranger, ne concernait pas un transport international, et que la loi du 2 avril 1936 était applicable.

S'agissant d'un transport effectué de Shangaï à Saïgon, la Cour de cassation a jugé, le 21 février 1950 [10], que la loi de 1936 s'appliquait du seul fait que le port de destination était situé dans l'Union française [11].

Le 26 janvier 1954, le tribunal de première instance de Casablanca [12] a attribué le caractère international à un transport de marchandises embarquées au Maroc à destination d'Abidjan.

5. *D.M.F.*, 1953, p. 262 et suiv. et note p. 343.
6. Tr. comm. Rouen, 26 novembre 1951, *D.M.F.*, 1953, p. 52.
7. *D.M.F.*, 1954, p. 235.
8. Dans le même sens, Tr. de comm. de Marseille, 2 juin 1950, *Gaz. Pal.*, 1950-2-269 ; Tr. comm. Seine, 8 janvier 1948, *Gaz. Pal.*, 1948-1-141 et *D.*, 1949-J-62 (2e espèce).
9. *D.M.F.*, 1951, p. 235 et suiv.
10. *D.M.F.*, 1950, p. 247.
11. *Cf.* Sauvage : *Manuel pratique du transport des marchandises par mer*, nouvelle édition, 1955, n° 108, p. 129.
12. *D.M.F.*, 1955, p. 243. Le Maroc non signataire de la Convention de Bruxelles a son droit maritime régi par une législation autonome (Dahir du 31 mars 1919).

Pour M. Sauvage, « la convention ne peut recevoir application (à l'exclusion de la loi de 1936) que s'il y a place à un conflit de loi, c'est-à-dire si le chargeur, le transporteur ou le destinataire sont de nationalité différente, et l'un d'entre eux étant français ; ou encore si un contrat de transport maritime, passé entre français, doit être exécuté et jugé à l'étranger [13] ». Pour cet auteur, la nationalité étrangère du destinataire est suffisante pour créer le rapport international [14]. Cette opinion est partagée par M. Ripert qui estime que la convention est applicable si le connaissement, créé dans un des Etats contractants, est « détenu par le national d'un autre Etat contractant [15] ».

Mais alors, que se passe-t-il si le connaissement est endossé à l'ordre d'une personne de nationalité différente de celle du premier porteur ? Il semble que la transmission de ce document ne doive pas avoir de conséquence sur la loi applicable, car s'il en était ainsi, l'armateur, dans l'ignorance de la nationalité des porteurs successifs de connaissements, ne saurait pas quel régime juridique fixerait sa responsabilité. Une sentence arbitrale de M. Georges Marais du 20 juin 1950 [16] a fait application de ce principe, en maintenant le régime de la loi de 1936 à un transport maritime qui, à l'origine, ne renfermait aucun rapport international, mais dont la transmission d'un connaissement à ordre avait abouti à un réceptionnaire étranger, car « des intérêts français étaient seuls engagés lors de la conclusion du contrat ». Et un jugement du tribunal de commerce du Havre en date du 16 mars 1953 [17] a déclaré qu'à défaut de convention particulière, c'est au moment de la conclusion du contrat que doit être recherchée l'intention des parties. La loi applicable ne peut donc être que la *lex loci contractus*, c'est-à-dire celle du lieu de la signature du connaissement [18].

M. Ripert reconnaît d'ailleurs que sa conception présente l'inconvénient de faire dépendre l'application de la loi internationale de la transmission du connaissement, transmission qui, dans certains cas, pourra être suspecte [19].

13. Sauvage (F.) : *La Législation nouvelle sur les transports maritimes de marchandises*, n° 136.

14. *Op. cit.*, n° 137.

15. Ripert, *Tr. dr. mar.*, 4e éd., t. II, n° 1382, p. 263.

16. *D.M.F.*, 1951, p. 302.

17. *D.M.F.*, 1954, p. 300.

18. Dans cette espèce, le chargement et la signature du connaissement avaient eu lieu en Belgique, alors que le transporteur maritime invoquait la loi du pays de destination (Uruguay).

19. Un endossement de complaisance peut rendre applicable une loi plus favorable au réceptionnaire.

Pour M. Dubosc [20], la convention s'appliquera au cas où le transporteur et le chargeur sont de nationalité différente, si le connaissement a été créé dans l'un des Etats contractants.

La question des règles applicables à destination — la prise des réserves par exemple — a soulevé des difficultés. M. Sauvage estime que, dans ce cas, c'est la *lex loci solutionis* qui convient [21]. Cette solution qui ne repose sur aucune base juridique, ne se justifie que par des considérations d'intérêt pratique [22]. Elle a été adoptée récemment par le tribunal de première instance de Casablanca. Dans un jugement du 26 janvier 1954 [23], ce tribunal a estimé qu'à propos d'un transport maritime effectué de Casablanca à Abidjan, la loi du port de destination (loi de 1936) s'applique aux formalités qui suivent l'arrivée de la marchandise et notamment aux fins de non-recevoir.

La question est délicate et les avis sont partagés.

Nous pouvons toutefois résumer de la façon suivante les tendances dominantes actuelles :

— La loi du 2 avril 1936 sera seule prise en considération si le transporteur et le chargeur sont français et si le voyage s'effectue entre la métropole et les ports de l'Union française, ou entre ports de l'Union française [24].

— La convention de Bruxelles s'appliquera si le connaissement est créé dans un des Etats contractants et si le chargeur et le transporteur sont de nationalité différente (même au cabotage national) ; ou bien si le chargeur et l'armateur étant français, le dernier porteur du connaissement est un ressortissant d'un des Etats contractants [25].

— La *lex loci contractus* régira les rapports entre chargeurs et armateurs de nationalité différente, si le connaissement n'a pas été créé dans un des Etats signataires de la convention [26]. La *lex loci solutionis* sera applicable aux formalités à accomplir à l'arrivée de la marchandise dans le port de destination.

20. *D.M.F.*, 1951, p. 214.

21. *Op. cit.*, n° 147, ancienne édition.

22. Dans ce sens : Tr. comm. Seine, 19 août 1903, *R.I.D.M.*, XX, 555 : Marseille, 29 décembre 1920, *R.I.D.M.*, XXXIII, 93 ; Paris, 6 mars 1925, *Dom.*, 2, 84 et note Ripert, citée par F. Sauvage. Voir également Ripert, *Tr. dr. mar.*, 4e éd., t. II, n° 1466 *ter*.

23. *D.M.F.*, 1955, p. 243.

24. Par exemple, entre Le Havre et Cotonou, ou entre Saïgon et Tamatave.

25. La Convention sera par exemple applicable si le chargeur est anglais et si le connaissement est émis au Havre, par une compagnie de navigation de nationalité quelconque ; ou bien si le connaissement français, signé par un chargeur français, est porté dans un port quelconque, par un espagnol.

26. Par exemple, pour un transport maritime entre le Brésil (pays non contractant) et un port européen, si le chargeur est anglais, et le réceptionnaire français.

— Les parties pourront convenir de la loi applicable dans la mesure où ses dispositions ne sont pas incompatibles avec la loi d'ordre public de 1936, et si celle-ci était applicable en l'absence d'une stipulation conventionnelle.

Le champ d'application de la convention de Bruxelles étant ainsi défini selon les tendances actuelles, examinons ce que devient le transport sur allèges dans le cas où le transport maritime lui est soumis.

CHAPITRE II

LE TRANSPORT SUR ALLEGES SOUS L'EMPIRE DE LA CONVENTION DE BRUXELLES

La première question est celle de savoir si le transport sur allèges, du quai au navire ou du navire au quai, est soumis aux termes de la convention.

La Jurisprudence étrangère s'appuie, pour trancher la question, sur les clauses du connaissement ; s'il a été convenu que la prise en charge et la livraison par le navire seraient effectuées à quai, le transport sur allèges est inclus dans le transport maritime au sens de la convention, et celle-ci régit le transport sur allèges. Mais s'il a été convenu que ce transport serait effectué aux risques et périls de la marchandise, il est hors du domaine d'application de la convention. Autrement dit, malgré la formule plus large qu'ont adoptée les membres de la conférence de Bruxelles, la Jurisprudence étrangère est, dans l'ensemble conforme à la nôtre [1]. La convention commence et cesse de s'appliquer sous le palan du navire, dans l'allège le long du bord, chaque fois qu'il y a, dans le connaissement, la clause de débarquement d'office. Et comme cette clause se trouve pratiquement dans tous les connaissements modernes, le transport sur allèges n'est, en règle générale, aucunement soumis aux dispositions de la convention.

Dans les rares cas où la convention s'applique, le transport sur allèges est opéré intégralement sous la responsabilité de l'armateur vis-à-vis du réceptionnaire, et sont nulles les clauses des connaissements qui limiteraient ou exonéreraient la responsabilité du transporteur maritime en dehors des limites permises par la loi internationale. Pour régler les litiges pouvant naître entre l'armateur et l'acconier sur allèges, un pointage contradictoire pourra être effectué si la compagnie ne considère pas cet acconier comme son préposé, seulement responsable sur le fondement de la responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle. Lors de la livraison au réceptionnaire porteur du connaissement

1. *Supra*, p. 50 et suiv.

ou au mandataire de son choix, les réserves seront prises conformément à l'article 3 de la convention. Elles devront être faites « avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport » (art. 3, § 1) ou, si les dommages sont non apparents, « dans les trois jours de la délivrance ». Le défaut de réserves contre le bord constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur maritime telles qu'elles sont décrites au connaissement. Toutefois, l'article 3 n° 6 § 5, prévoit que les intéressés devront s'accorder toutes facilités pour vérifier l'état des colis. Il est évident qu'une telle constatation ne pourra avoir lieu sur l'allège le long du bord, et nous voyons là une raison de plus de ne pas admettre que la livraison juridique a lieu à ce stade.

Dans les autres cas, c'est-à-dire quand le transport sur allèges n'est pas soumis à la convention, les réserves prévues à l'article 3 seront prises par l'acconier, dans l'allège le long du bord. Ceci dans la mesure où la livraison est censée se réaliser sous le palan du navire.

On voit que la convention ne tranche pas la question de savoir si l'acconier a ou n'a pas qualité juridique pour prendre livraison des marchandises. Tout dépendra, par conséquent, de l'effet que l'on attribue à la clause de débarquement d'office. Pour nous, l'acconier sur allèges n'a cette qualité que s'il est désigné par le réceptionnaire. Au cas contraire, nous pensons que les réserves prévues à l'article 3 de la convention ne sont à prendre que par le destinataire ou son mandataire (son transitaire par exemple).

L'action devra être intentée dans un délai de un an à compter de la délivrance — ou de la date à laquelle les marchandises auraient dû être livrées s'il n'y a pas eu livraison — aux termes de l'article 3 n° 6 de la convention [2]. Ici encore, la convention qui donne comme point de départ du délai la délivrance, emploie une expression large qui ne préjuge en rien du moment précis où elle aura lieu.

L'action sera dirigée directement contre l'acconier ou seulement contre l'armateur suivant l'opinion que l'on se fait de l'influence de la clause de déchargement d'office sur le terme du contrat de transport maritime. A notre avis, le recours du propriétaire de la marchandise ne pourra être exercé que contre l'armateur, quitte pour celui-ci à appeler son acconier en garantie.

2. V. M. de Juglart, « Protestations, réserves et actions en justice contre le chargeur à l'arrivée de la marchandise », *D.M.F.*, 1955, p. 266 et suiv.

Le fait que, dans l'opinion dominante de la Doctrine et la Jurisprudence internationale, le transport sur allèges se situe à l'extérieur du domaine de la convention de Bruxelles, revient à placer toutes les controverses relatives à la nature juridique du contrat d'acconage et à l'action directe sur le plan que nous avons déjà examiné au cours de notre étude de l'acconage en Droit interne.

TITRE II

LE TRANSPORT SUR ALLEGES EN DROIT COMPARE

Les transports sur allèges, et plus spécialement l'acconage sur allèges, sont pratiqués dans de très nombreux ports. Ils posent, à l'étranger, les mêmes problèmes juridiques qu'en France, sans toutefois susciter autant de controverses, ainsi que nous allons le voir.

Nous examinerons d'abord le transport sur allèges dans deux régions de l'Union française où la législation maritime ou certains principes sont originaux : le Maroc et l'Indochine. Puis, nous passerons en revue quelques législations étrangères.

D'où le plan de ce titre :

CHAPITRE PREMIER. — *Le transport sur allèges au Maroc et en Indochine.*

CHAPITRE II. — *Le transport sur allèges dans quelques législations étrangères.*

CHAPITRE PREMIER

LE TRANSPORT SUR ALLEGES AU MAROC ET EN INDOCHINE

Section I : Le transport sur allèges au Maroc.

Section II : Le transport sur allèges en Indochine.

Section I

LE TRANSPORT SUR ALLEGES AU MAROC

Nous rappellerons d'abord que l'acconage sur allèges se pratique dans divers ports du Maroc. Obligatoire à Mogador puisque les installations portuaires se limitent à l'abri à barcasses que nous avons décrit plus haut [1], il est très fréquent à Mazagan où, seuls, les navires calant moins de quatre mètres peuvent accoster, et encore à la condition qu'il ne s'en présente qu'un à la fois puisqu'il n'y a qu'un seul poste à quai. A Agadir, les allèges n'interviennent qu'au cas exceptionnel où un navire de plus de neuf mètres de tirant d'eau est au port. Enfin, à Casablanca, le port, très moderne, offre des places à quai aux nombreux navires qui le fréquentent ; toutefois, les allèges sont utilisées, soit à la demande des compagnies maritimes quand tous les postes à quai sont occupés ou pour accélérer les opérations en débarquant ou en embarquant par le large, soit obligatoirement lorsqu'il s'agit de marchandises dangereuses. En 1954, le trafic sur allèges du port s'est élevé à 19 391 tonnes dont 16 845 tonnes au débarquement et 2 546 tonnes à l'embarquement, soit environ 1 % du trafic total [2].

Nous rappellerons également que le Maroc est le seul pays de l'Union française où le transport sur allèges fait l'objet d'un

1. Voir *supra*, p. 5.

2. Au cours de la même année, le trafic d'ensemble du port de Casablanca s'est élevé à 1 927 756 tonnes, dont 1 282 246 tonnes à l'import et 645 510 tonnes à l'export.

monopole absolu de droit, qui exclut complètement toute possibilité de concurrence. A Mogador et à Mazagan, ce sont les Travaux publics qui détiennent ce monopole, et qui l'exercent suivant les termes de l'arrêté viziriel du 16 décembre 1916 [3]. A Casablanca, une société, la Manutention Marocaine, procède à l'acconage dans le port, y compris les opérations sur allèges. L'article premier du Cahier des charges de cette société gérante, qui énumère ses services, précise, dans son paragraphe *b*, qu'elle s'occupe de « l'acconage de bord à quai ou inversement, des marchandises empruntant les installations gérées, à destination ou en provenance des navires non accostés, mouillés dans le port de Casablanca ou dans son avant-port ».

Les transporteurs sur allèges marocains n'effectuent aucune opération à bord des navires ; leur activité commence — ou finit — à terre, pour se terminer — ou commencer — sous le palan, le long du bord [4]. L'article 7 § *b* du Cahier des charges de la Manutention Marocaine précise les limites de l'activité de la société gérante en ces termes : « En cas d'acconage effectué par allèges, le navire devra, par ses propres moyens, descendre dans les barcasses ou chalands à lui fournis, les marchandises à décharger, ou y prendre celles à charger. Seront, par contre, à la charge de la société gérante, pour les débarquements, l'arrimage des marchandises dans les allèges, le remorquage à terre de celles-ci, leur déchargement à quai... ; pour les chargements, les opérations inverses jusques et y compris la confection des palanquées le long du bord ; pour les transbordements, l'arrimage en allèges le long du premier navire, le transfert des allèges jusqu'au deuxième navire, et enfin le désarrimage et la confection des palanquées le long de ce dernier. »

Il a été souvent jugé que la Manutention Marocaine avait la direction technique des opérations à bord et qu'à ce titre, elle en était responsable [5]. Ceci ne concerne que l'acconage à quai : la société gérante procède alors au hissage et à la descente des palanquées, non pas avec les apparaux de bord, mais avec des grues [6].

Le législateur marocain a opéré une distinction très nette entre les opérations sur allèges et les opérations à terre ; les premières sont nettement orientées vers le Droit maritime et les autres, vers le Droit terrestre du dépôt [7]. Pour le transport sur

3. V. *supra*, p. 124.

4. A bord, les opérations sont confiées à des stevedores préposés de l'armement ou du consignataire.

5. V. *supra*, p. 59, note 13.

6. V. notamment cour de Rabat, 5 novembre 1951, *D.M.F.*, 1953, p. 43 ; 3 février 1953, *D.M.F.*, p. 457 ; 5 mai 1953, *D.M.F.*, 1954, p. 172.

7. *Cf.* Bonan, *L'Acconier-Dépositaire*, p. 14.

allèges, les acconiers du Maroc sont exonérés de responsabilité pour tous faits pouvant être couverts par une assurance maritime. Autrement dit, pour ce mode de transport, seule la responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle pourra être retenue, à l'exclusion de toute responsabilité contractuelle. Il faudra donc qu'une faute soit prouvée à l'encontre de la Manutention Marocaine ou des Travaux publics pour engager leur responsabilité, car « cette responsabilité a sa source non point dans la notion de garantie, mais dans la notion de faute [8] ».

L'article 5 du Cahier des charges de la Manutention Marocaine s'exprime ainsi : « ... Les risques de fortune de mer, tels qu'ils sont couverts d'ordinaire par l'assurance maritime ... n'incombent pas à la société gérante » et l'article 36 de l'arrêté viziriel du 16 décembre 1916 décide que « ... ne sont pas à la charge (des Services d'acconage des ports du Sud), les risques couverts d'ordinaire par l'assurance maritime ». Les assureurs ne peuvent pas invoquer que ces règlements sont pour eux *res inter alios acta* puisqu'ils sont des textes législatifs : arrêté viziriel de 1916 pour Mogador et Mazagan, dahir du 25 septembre 1934 approuvant le Cahier des charges de la Manutention Marocaine pour Casablanca [9].

Cette situation a été mise en lumière par un arrêt de la cour de Rabat en date du 5 février 1935 [10] pour un port du Sud, de la façon suivante : « Le service d'acconage (en l'espèce, celui d'Agadir) a deux attributions différentes, engendrant deux situations juridiques distinctes, et par suite, deux responsabilités séparées. En effet, il a pour attribution, d'une part de procéder au déchargement et au chargement des marchandises à bord des navires ancrés en rade et, d'autre part, ces marchandises étant à terre, de les emmagasiner et les tenir ainsi en dépôt, soit jusqu'à leur embarquement, soit jusqu'à leur retrait par les destinataires. En tant que magasinier des marchandises à terre, ce service pourrait, en cas de pertes ou de dommages, être responsable comme dépositaire à titre salarié, aux termes des articles 781 et suivants et 791 et suivants du D.O.C. En tant que transporteur maritime, sa responsabilité est couverte par les prescriptions de l'article 36 de l'arrêté viziriel du 16 décembre

8. *Cf.* Bonan, *op. cit.*, p. 14. V. également Tr. première instance Casablanca, 15 décembre 1953, *D.M.F.*, 1954, p. 748 et 27 janvier 1954, *D.M.F.*, 1954, p. 616. Le 16 janvier 1952, la cour de Rabat (*D.M.F.*, 1953, p. 161) a retenu la responsabilité de la Manutention marocaine qui, au cours d'un transbordement, avait déposé des colis mouillés à la suite d'une chute à la mer, sur des colis secs déjà débarqués.

9. Sur l'action de l'assureur contre le responsable du dommage, voir Pierre Lureau, « L'action de l'assureur contre le transporteur maritime », *D.M.F.*, 1952, p. 3 et suiv.

10. *Gazette des tribunaux du Maroc*, n° 662 du 28 décembre 1935.

1916, les risques étant d'ordinaire couverts par l'assurance ; mais si ce service se trouve ainsi dégagé de sa faute contractuelle, il ne saurait échapper aux conséquences d'une faute délictuelle [11]. »

La législation marocaine, en apportant en faveur du transporteur sur allèges une telle dérogation au droit commun, a simplifié considérablement les problèmes juridiques soulevés par ce mode de transport [12]. D'autre part, le transport maritime ne se terminant qu'à la livraison effective des marchandises entre les mains du destinataire [13], en vertu de l'article 262 du dahir du 31 mars 1919 formant Code de commerce maritime au Maroc, le transport sur allèges est obligatoirement un accessoire du contrat initial et, même s'il y a clause de débarquement d'office au connaissement, ce transport est soumis au Droit maritime [14].

En conséquence, les réserves devront être prises par le réceptionnaire dans les huit jours qui suivent la date où la marchandise a été mise à la disposition effective du réceptionnaire [15] et l'action en responsabilité sera prescrite [16], à défaut d'assignation, dans un délai de quatre-vingt-dix jours [17]. En outre, l'acco-

11. *Cf.* Bonan, *op. cit.*, p. 14.

12. Ce qui explique la rareté des litiges portant sur le transport sur allèges au Maroc.

13. V. notamment Tr. première instance Casablanca, 12 janvier 1954, *D.M.F.*, 1955, p. 117.

14. L'article 264 du dahir frappe de nullité absolue toutes clauses élisives ou limitatives de responsabilité du transporteur maritime (v. notamment Tr. première instance Casablanca, 12 janvier 1954, *D.M.F.*, 1955, p. 119).

15. La cour de Rabat a jugé, le 20 mars 1951 (*D.M.F.*, 1952, p. 322) que l'accomplissement du connaissement par le destinataire ne fait pas courir les délais. Seule la mise en possession effective des marchandises par celui-ci peut le faire.

16. Le tribunal de première instance de Casablanca a estimé les 5 et 12 janvier 1954 (*D.M.F.*, 1955, p. 50 et 118) que la déchéance par inaccomplissement des formalités exigées par l'article 262 du Code marocain, a le caractère d'une prescription extinctive. Par contre, la cour de Rabat avait jugé, les 5 mai 1953 et 4 mai 1954 (*D.M.F.*, 1954, p. 87 et 1955, p. 212) que le délai prévu à cet article est, non une prescription, mais un délai préfix.

17. L'article 262 s'exprime en ces termes : « Toutes actions en dommages-intérêts pour avaries particulières ou pertes partielles exercées, soit contre le capitaine ou l'armateur, soit contre les propriétaires des marchandises, sont non recevables si, dans les trois jours, fériés non compris, de la date à laquelle la marchandise a été mise à la disposition effective du destinataire, il n'a pas été fait et signifié par acte extra-judiciaire ou lettre recommandée, une protestation motivée, et si cette protestation n'a pas été suivie d'une action en justice dans le délai de trente jours. »

Ces délais de trois et trente jours ont été portés respectivement à huit et quatre-vingt-dix jours par un dahir du 17 mars 1953. Ce dahir n'a pas d'effet rétroactif (v. Tr. première instance Casablanca, 17 novembre 1953, *D.M.F.*, 1954, p. 617).

Sur les jours de fêtes musulmanes considérées seulement comme jours fériés si au moins une partie est musulmane, voir cour de Rabat, 27 février 1952, *D.M.F.*, 1953, p. 166.

nier n'est pas le mandataire du réceptionnaire, mais bien celui du navire, puisque le contrat de transport maritime initial n'est pas encore terminé lors du déplacement de l'allège vers le quai [18]. Dans un important arrêt en date du 6 décembre 1951, la cour de Poitiers [19] a décidé que le réceptionnaire n'avait aucun lien de droit avec la Manutention Marocaine pouvant justifier une action directe, parce que « la société marocaine n'a pas participé au contrat de transport et n'a reçu aucun mandat du propriétaire de la marchandise... ». Les opérations de pointage contradictoire faites à bord constatent seulement le débarquement matériel des colis, et ne constituent pas une décharge du réceptionnaire vis-à-vis du navire [20]. Il semble donc que le réceptionnaire n'ait pas d'action directe contre l'acconier sur allèges et qu'il ne puisse agir que contre la compagnie maritime, quitte pour celle-ci à appeler ce dernier en garantie [21].

Cependant, la Jurisprudence est hésitante à ce sujet. S'appuyant sur cette idée que le réceptionnaire est un « tiers » au sens de l'article 5 du Cahier des charges de la Manutention Marocaine [22], certaines décisions ont admis que le destinataire pouvait actionner directement l'acconier, ou même que l'action pouvait être dirigée à la fois contre l'acconier et contre l'armateur, sur le fondement de responsabilités différentes, résultant de son statut pour le transporteur sur allèges, du Code de commerce maritime pour la compagnie de navigation.

Le 7 juillet 1953 [23], le tribunal de première instance de Casablanca jugeait qu' « attendu, sans contester que l'acconier marocain soit étranger au contrat de transport, ... qu'existe entre la Manutention Marocaine et le propriétaire de la marchandise. un contrat innomé qui tient à la fois du mandat et du dépôt, une sorte de contrat d'adhésion qui crée le lien de droit indispensable à la recevabilité de la procédure actuelle... ». Le même tribunal décidait le 5 mars 1954 [24] que le destinataire est en droit d'intenter directement une action en responsabilité contre l'acconier dans les limites de ses obligations légales, en même temps qu'il agit contre le transporteur maritime en vertu du contrat de transport. De son côté, le tribunal de commerce du Havre avait estimé, dans un jugement du 21 août 1953 [25] que

18. V. notamment, cour de Rabat, 13 mai 1952, *D.M.F.*, 1953, p. 224.
19. *D.M.F.*, 1952, p. 247 et note Villeneau.
20. *Cf.* Bonan, *op. cit.*, p. 16.
21. Ce qui n'empêche pas les réceptionnaires d'avoir l'habitude d'assigner conjointement l'acconier et l'armateur (v. Bonan, *op. cit.*, p. 19 à 21).
22. V. notamment Tr. première instance Casablanca, 8 décembre 1953, *D.M.F.*, 1954, p. 616 et 745.
23. *D.M.F.*, 1954, p. 28.
24. *D.M.F.*, 1955, p. 307.
25. *D.M.F.*, 1954, p. 235.

l'acconier doit être mis hors de cause dès lors qu'il résulte du pointage contradictoire que les manquants existaient au moment de la remise des marchandises à celui-ci ; ce qui semble admettre que l'acconier aurait pu être assigné par le réceptionnaire si les mêmes manquants s'étaient produits après la livraison sous palan. La cour de Rabat refusa par contre l'action directe par un arrêt du 3 novembre 1953 [26].

A l'embarquement, la situation est différente car le transport maritime ne commence qu'à la prise en charge sous palan le long du bord, si l'armateur le désire. Dans ce cas, l'acconier agit pour le compte du chargeur, et l'action directe se justifie. Pratiquement, et sauf faute du transporteur sur allèges susceptible d'engager sa responsabilité civile, l'assureur prend à sa charge les dommages causés sur allèges à l'embarquement.

*
* *

Nous allons maintenant signaler une institution très originale, de pratique courante en Extrême-Orient et plus spécialement en Indochine : le compradorat. Elle modifie dans une certaine mesure les principes juridiques du Droit français et mérite à ce titre un rapide examen.

Section II

LE TRANSPORT SUR ALLEGES EN INDOCHINE : LE COMPRADORAT [27]

L'implantation du commerce européen en Extrême-Orient a mis en présence des méthodes et des principes extrêmement différents. Les pratiques commerciales, les conceptions asiatiques déroutent les Occidentaux. A l'obstacle de la langue s'ajoute une impossibilité matérielle, pour les entreprises françaises, de pénétrer cet amas complexe de faits et de gens que constitue le monde asiatique des affaires.

Aussi bien pour le commerce des marchandises à l'import comme à l'export que pour les opérations de banque, pour le transport maritime que pour la manutention, la présence d'un intermédiaire autochtone est très utile. Cet intermédiaire est le compradore [28].

26. *D.M.F.*, 1954, p. 615.

27. Voir : S. de Labrusse : *Politique du cabotage en Indochine*, Saïgon, 1950, p. 52 et suiv. (thèse, Paris, 1950).

28. Vient d'un mot portugais qui signifie « acheteur ».

Le compradore est un Asiatique — le plus souvent un Chinois — connu pour ses qualités commerciales et pour ses excellentes relations avec les milieux d'affaires locaux, et dont les services sont utilisés par les maisons européennes. Il est plus qu'un employé : c'est le collaborateur et le conseiller de ces entreprises. C'est lui qui fournit les renseignements si difficilement obtenables en Asie sur la solvabilité des clients et l'honnêteté des fournisseurs, qui achète les marchandises locales et qui vend les produits importés [29].

Les compagnies de navigation au cabotage indochinois possèdent en général sur chacun de leurs navires une équipe composée d'un chef-compradore et de quelques auxiliaires que celui-ci recrute lui-même : un deuxième compradore, un chef-pointeur, quatre pointeurs et autant de caliers que le navire comporte de cales [30].

Un contrat difficile à analyser — qui tient du louage de services puisque le compradore et son équipe sont inscrits au rôle d'équipage, mais qui tient aussi du contrat de commission — l'unit à l'armateur. A bord, le compradore-chef a rang d'officier et ne dépend que du commandant et du second capitaine. Ses adjoints sont traités comme les membres de l'équipage, mais ne dépendent que de leur chef dans l'exercice de leurs fonctions [31].

En tant que préposé du capitaine, il procède à toutes les opérations de pointage à l'embarquement et au débarquement, signe le reçu de bord, parfois même délivre les connaissements. Mais, en outre, il recrute du fret et, dans le cadre d'une activité de fait et non de droit, il s'intéresse à toutes les opérations de chargement et de délivrance au réceptionnaire pour faciliter les opérations qui incombent à ses clients.

A l'égard de l'armateur — et seulement à son égard — il est responsable de la cargaison, suivant les conditions des connaissements. Sa responsabilité s'exerce dans le même domaine que la loi de 1936, c'est-à-dire depuis la prise en charge par le navire sous palan jusqu'à la livraison sur allèges le long du bord.

Il est, en principe, responsable des manquants mais non des avaries [32], et si la responsabilité de l'armateur est engagée selon les principes de la loi de 1936, celui-ci l'appelle en garantie.

29. Les maisons de commerce et les armements asiatiques ont également des compradores. Mais alors, leur utilité, pourtant incontestable, ne peut se comparer à celles qu'ils ont dans les entreprises françaises.

30. *Cf.* de Labrusse, *op. cit.*, p. 53, § 2.

31. Ils sont évidemment soumis à l'autorité du capitaine pour tout ce qui touche à la discipline et à la sécurité du bord.

32. Il n'y a pas de règles bien déterminées. Les termes du contrat fixent l'étendue précise de sa responsabilité.

Le compradore bénéficie, pour ses affaires personnelles [33], de la gratuité du fret pour un certain tonnage qui varie avec l'importance du navire. A terre, il dispose de tout un réseau qui l'aide à recruter du fret et à collecter d'utiles renseignements (dont il ne fait pas toujours bénéficier la compagnie qui l'emploie).

Pour ses services, le chef-compradore perçoit une rémunération forfaitaire pour l'ensemble du personnel qui compose son équipe. En outre, il reçoit une commission sur le fret, payable par voyage trois mois après la fin de chacun d'eux si aucune réclamation de la part des clients n'a été signifiée pour le voyage considéré, ou si les appels en garantie ont été honorés [34].

Le compradore, lors de son engagement, donne à l'armateur une garantie pour sa gestion. Cette garantie consiste en une somme d'argent déposée en banque, ou la caution d'une personnalité chinoise connue et solvable de la place, ou encore une hypothèque de premier rang sur un immeuble dont le propriétaire n'est pas forcément le compradore.

Cette institution originale réduit assez sensiblement le rôle du capitaine et la responsabilité de l'armateur. Toutefois, il serait inexact de croire que la compagnie possède dans le compradore un responsable susceptible de couvrir dans tous les cas le montant des pertes ou les conséquences d'actes frauduleux toujours possibles [35]. En effet, les cautions déposées étaient encore, en 1954, inférieures à cent mille piastres [36], ce qui est faible par rapport au montant des appels en garantie ou des amendes possibles.

L'acconier peut avoir aussi son compradore qui, moyennant un salaire fixe et une commission sur le chiffre d'affaires, se porte garant des manquants ou quelquefois des avaries survenues sur les allèges [37].

Ce système, qui n'est pas utilisé par tous les armements français en Indochine, rend pourtant des services considérables et permet d'exploiter des navires dans les conditions les mieux adaptées à l'Extrême-Orient [38].

*
* *

33. Le compradore est intéressé à de nombreuses affaires qui sont totalement étrangères à celles de l'armateur.

34. De Labrusse, *op. cit.*, p. 53.

35. Il n'est pas rare de voir le compradore charger des marchandises en fraude des règlements douaniers. Si la fraude est découverte, il paie l'amende imposée, mais il est bien certain que s'il était défaillant, l'armateur serait solidairement responsable.

36. Soit un million de francs.

37. Les acconiers ont rarement des compradores. Toutefois, la Société d'acconage du port de Tourane en possédait un.

38. Il suffit de se représenter une cale de navire chargée avec ce que l'on appelle le « divers chinois » c'est-à-dire avec des colis informes, aux emballages

Le transporteur sur allèges effectue un pointage contradictoire avec les pointeurs du compradore. Le plus souvent, les manquants font l'objet d'un arrangement amiable entre le réceptionnaire asiatique et le compradore du bord — le compradore ou le chef-pointeur de l'acconier n'y est pas toujours étranger — arrangement que l'armateur ignore souvent. Le capitaine est dans l'impossibilité de contrôler la régularité des pointages, mais cela ne présente généralement pas d'inconvénients.

En principe, les dommages sont réglés directement par l'armateur au réceptionnaire et non par le compradore. Si la responsabilité du bord est engagée pour des manquants, la compagnie appellera celui-ci en garantie. Si le dommage s'est produit sous la responsabilité de l'acconier, celui-ci indemnisera l'armateur. Le cas échéant, l'acconier appellera à son tour son propre compradore en garantie. Les arrangements entre le compradore du bord et le compradore de l'acconier sont interdits, mais ils sont nombreux en fait ; ils sont dominés par un souci constant de donner satisfaction à leurs clients ou à toute autre personne susceptible de les aider dans le déroulement d'autres affaires.

Pour les acconiers comme pour les armateurs, les compradores jouent en quelque sorte le rôle d'assureur, mais c'est là un rôle qui s'efface devant leur utilité pour la recherche du fret, le dépistage des fraudes des chargeurs et pour les facilités qu'ils accordent aux chargeurs et aux destinataires pour le plus grand intérêt des armements et des acconiers.

les plus hétéroclites et dont les marques consistent en des caractères chinois plus ou moins lisibles, ou des signes conventionnels qui en disent parfois long aux réceptionnaires et aux compradores, mais qui sont absolument inintelligibles pour les officiers du bord et leurs interprètes. L'intervention du compradore, si elle n'est pas une nécessité absolue, facilite bien les choses.

CHAPITRE II

LE TRANSPORT SUR ALLEGES DANS QUELQUES LEGISLATIONS ETRANGERES

Dans ce dernier chapitre, nous consignerons quelques renseignements, assez fragmentaires, que nous avons pu recueillir grâce à l'obligeance de certains de nos correspondants étrangers. Le plus souvent, ces renseignements sont assez vagues ; ils reflètent des tendances plutôt qu'ils donnent des solutions fermes. En effet, si à l'étranger, les problèmes juridiques soulevés par le transport sur allèges et principalement par l'acconage sur allèges, ont provoqué moins de controverses que chez nous, ils n'en constituent pas moins une matière où l'unanimité est loin d'être faite.

Nous passerons rapidement en revue, en autant de sections, les aspects de ce mode de transport dans les législations suivantes :

— Le transport sur allèges en droit anglais ;
— Le transport sur allèges en droit belge ;
— Le transport sur allèges en droit égyptien ;
— Le transport sur allèges en droit grec ;
— Le transport sur allèges en droit italien ;
— Le transport sur allèges en droit japonais ;
— Le transport sur allèges en droit libanais ;
— Le transport sur allèges en droit néerlandais ;
— Le transport sur allèges en droit suédois ;
— Le transport sur allèges en droit soviétique ;
— Le transport sur allèges dans le droit des U.S.A.

Section I

LE TRANSPORT SUR ALLEGES EN DROIT ANGLAIS [1]

Le transport maritime anglais est régi par le *Carriage of goods by sea act* de 1924, promulgué le 1er août 1924, c'est-à-dire

1. Documentation fournie par Me Frédéric Allèmes, avocat français du Barreau de Londres, ainsi que par l'Association des capitaines de chalands et propriétaires d'allèges du port de Londres.

avant la signature de la convention de Bruxelles du 25 août de la même année. Cette loi, qui a pris effet le 1er janvier 1925, ne s'applique, en principe, qu'aux connaissements relatifs aux transports de marchandises au départ de Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord. Elle ne précise pas ses limites d'application à la manière de notre loi de 1936 ; selon ses termes, elle s'applique à partir du moment où les marchandises sont chargées et prend fin au moment où elles sont déchargées. En principe donc, la remise des marchandises dans l'allège le long du bord met fin à la responsabilité de l'armateur si le connaissement le prévoit.

Cependant, une décision a été rendue dans un autre sens : elle déclare que le déchargement n'est pas terminé par la remise des marchandises dans l'allège, lorsque d'autres marchandises appartenant à divers destinataires peuvent être également déchargées dans la même allège, avant que celle-ci quitte le bord pour la terre [2]. La responsabilité de l'armateur peut également être étendue par les usages du port de déchargement.

Le transport sur allèges, du quai au navire et du navire au quai, est considéré, en droit anglais, comme un transport maritime. Le *Merchant shipping act* de 1894 décide en effet qu'un navire est tout bâtiment utilisé dans la navigation, et qui n'est pas mû par des avirons. Le *Merchant shipping act* de 1921 a d'ailleurs expressément compris les allèges au nombre des navires, quel que soit leur mode de propulsion [3].

En règle générale, le consignataire ou l'armateur doit fournir les allèges et se trouve seul en rapport de droit avec l'acconier. Le propriétaire de la marchandise, qui n'est pas partie au contrat d'acconage, n'a donc pas d'action directe contre le transporteur sur allèges ; mais il peut poursuivre celui-ci *on tort* [4] c'est-à-dire sur le fondement de la responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle. Dans l'affaire du Termagant, l'acconier avait fourni un chaland en si mauvais état de navigabilité qu'il coula avec ses marchandises ; malgré l'absence d'un lien contractuel unissant le réceptionnaire à l'acconier, ce dernier fut déclaré responsable à l'égard de celui-là [5].

Les rapports entre les acconiers du port de Londres et leurs co-contractants sont régis par la *London lighterage clause* dont nous donnons ci-dessous une traduction libre :

2. Affaire Goodwin Ferreira & C° Ltd contre Lanport & Holt ; *Lloyds law report*, vol. 34, 1929, p. 192.

3. V. affaire Du Harlow, *Lloyds law report*, 1922, p. 175. Ne sont pas comprises dans les allèges considérées comme navires, celles qui sont utilisées exclusivement sur les fleuves, les rivières, les canaux et les lacs.

4. En droit anglais, on distingue les actions *on contract* découlant des principes de la responsabilité contractuelle, des actions *on tort*, fondées sur la notion de négligence.

5. 1914-19, *Commercial cases*, 239.

« Les tarifs concernent seulement le transport, à l'exclusion de toutes taxes portuaires, surestaries, débours et autres charges. Ils sont appliqués à la condition expresse que le co-contractant soit le propriétaire de la marchandise à transporter ou son représentant dûment mandaté, et qu'il accepte pour lui-même ou pour le compte des parties intéressées, les termes et conditions ci-dessous : les marchandises sont transportées aux risques des propriétaires et/ou des clients, exception faite des cas où il y aurait perte par pillage ou vol à bord des chalands durant le transport, auquel cas notre responsabilité se limite à 20 £ par colis ou unité ou 50 £ par tonne, à notre choix. Sauf dans le cas précité, nous ne sommes pas responsables des pertes et dommages occasionnés par le transport sur chaland aux propriétaires de la marchandise et/ou clients, où que ce soit, comment et quand ces dommages et/ou pertes peuvent se produire, ni au cas de pertes ou dommages occasionnés par la mauvaise navigabilité du chaland, et/ou négligence de nos équipages et/ou agents, ou des autres personnes dont les actes entraîneraient autrement notre responsabilité, ni pour les pertes et dommages provenant de retards ou manquants à la livraison. Nous ne sommes pas non plus responsables au cas de déviation du chaland, pour quelque raison que ce soit, ni pour arrêt des opérations, ni pour chargement du chaland avec d'autres marchandises, par groupage. Au cas d'innavigabilité du chaland, nous ne sommes exonérés de responsabilité que dans la mesure où ce fait n'a pas été porté à notre connaissance lors du commencement des opérations. Nous ne sommes pas responsables au cas d'avaries communes, de même qu'au cas de grèves, lock-out ou autres difficultés sur le plan social. Nous avons le droit d'utiliser tous chalands et/ou allèges appartenant à d'autres armements, ou de renoncer à une partie ou à la totalité du contrat. Et, dans tous les cas, les termes et conditions ci-dessus s'appliqueront également à l'emploi des chalands appartenant à d'autres armements, et à ces opérations faites en partie seulement. Ces conditions sont considérées comme acceptées, et il est convenu ainsi entre les propriétaires des marchandises ou clients, et les autres sous-contractants ou armements. »

Section II

LE TRANSPORT SUR ALLEGES EN DROIT BELGE [6]

Le transport sur allèges — objet de notre étude — n'est qu'exceptionnel en Belgique. Dans le port d'Anvers, les charge-

6. Documentation fournie par Me Van Scharen et Me Van Doosselaere, avocats du Barreau d'Anvers.

ments et les déchargements ont lieu à quai. Les capitaines ne peuvent être contraints de recevoir les marchandises en rade, de même que le chargeur peut exiger que le navire soit placé à quai ; l'usage lui permet cependant, le navire étant à quai, de présenter les marchandises sur allèges moyennant paiement des frais supplémentaires résultant de ce mode de chargement. Aussi, les tribunaux ne sont-ils presque jamais saisis d'une affaire concernant un transport sur allèges.

Le transport sur allèges est régi par la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial. Cette loi n'est pas d'ordre public, mais seulement supplétive, à l'exception de ses articles 5 et 33 [7].

A Anvers, les manipulations des marchandises sont effectuées par des *nations*, groupements chargés en particulier de procéder aux embarquements et aux débarquements des allèges [8]. Au débarquement, elles réceptionnent la marchandise pour le compte de l'armateur ; leur activité commence sous le palan du navire. Le destinataire, s'il est convenu qu'il doit prendre livraison sous palan, choisit sa *nation*.

Les *nations* sont considérées, tantôt comme des transporteurs — quand elles effectuent un transport — tantôt comme un dépositaire, et leur responsabilité est réglée par les textes applicables à ces activités.

*
* *

Il est difficile de se faire une idée de ce qu'est l'opinion dominante belge en notre matière, car les décisions concernant les allèges sont très rares. Un arrêt de la cour de Bruxelles du 20 janvier 1931 [9], à propos d'un débarquement sur allèges à Rabat, a déclaré qu' « attendu que ces allèges sont affrétées par le capitaine et non par le destinataire ; que la délivrance et la réception de la marchandise ne peuvent donc s'effectuer à bord ; que, dans ces conditions, l'on peut considérer les allèges comme dépendantes du navire, continuant le transport de celui-ci restant en rade au lieu de se rendre à quai où, dans les conditions normales, le destinataire est obligé d'enlever la marchandise immédiatement après l'arrivée du navire. »

7. L'article 5 est relatif à la commission de l'affréteur, c'est-à-dire de celui qui sert d'intermédiaire pour la conclusion du contrat d'affrètement. L'article 33 édicte la prohibition des clauses élisives de responsabilité pour fautes et négligences dans les soins à apporter à la cargaison. Sont également nulles les clauses cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou prévoyant son irresponsabilité pour les risques assurables, que le batelier pourrait prévoir au contrat pour les voyages effectués entièrement dans les limites du royaume.

8. Leur nom rappelle la souveraineté dont elles disposaient autrefois, en vertu de chartes qui leur avaient été octroyées et qui leur attribuaient des privilèges et des monopoles (*cf. Les Pandectes belges*, v. *Nations*).

9. *J.P.A.*, 1931, p. 37.

La Jurisprudence belge n'applique pas le principe de l'unité du contrat de transport maritime. Conformément à un usage solidement établi dans le port d'Anvers, la livraison des marchandises s'opère à hauteur des palans, le long du bord. Les facilités accordées aux chargeurs et aux destinataires pour l'emploi des allèges ne peuvent, en aucun cas, aggraver la responsabilité du navire.

La clause de débarquement d'office est d'autant plus admise dans son sens où elle fait cesser les obligations de l'armateur dès la livraison sous palan le long du bord, qu'elle coïncide avec les usages [10]. Il est donc logique de conclure que les tribunaux belges, s'ils avaient à trancher un litige portant sur un dommage survenu sur allèges dans un port belge, jugeraient dans le sens de l'application du droit fluvial et de l'action directe [11].

Section III

LE TRANSPORT SUR ALLEGES EN DROIT EGYPTIEN

Le transport maritime égyptien est régi par les règles simplement dispositives du Code de commerce de 1883 qui reproduit, à peu de choses près, les dispositions du Code de commerce français. Le transport maritime international est soumis aux termes de la convention de Bruxelles de 1924 à laquelle l'Egypte a adhéré par la loi n° 18 de 1940. Un avant-projet du Code maritime de 1951 se propose de transformer les règles du droit international en règles de droit interne [12].

En Egypte, les questions relatives à l'acconage en général et plus spécialement à l'acconage sur allèges sont très controversées. La Jurisprudence est d'autant plus hésitante qu'aucune loi interne d'ordre public régissant la responsabilité des armateurs n'a encore vu le jour.

La troisième chambre de la cour d'appel d'Alexandrie a jugé, le 5 mai 1953 [13], dans le sens de l'unité du contrat de transport maritime, même s'il y a clause de débarquement d'office, et a refusé au réceptionnaire de la marchandise l'action directe contre l'acconier. Si une avarie se produit au cours du transport

10. Cour de Bruxelles, 22 février 1930, *J.P.A.*, 1930, p. 61.

11. Le contrat qui lie l'armateur aux « arrimeurs » (acconiers travaillant aux navires accostés) est un contrat de louage d'ouvrage. Mais l'entrepreneur peut devenir dépositaire pour le compte des destinataires s'il y a clause de débarquement d'office au connaissement (voir note 10).

12. Renseignements communiqués par l'Institut des hautes études françaises en Egypte.

13. *D.M.F.*, 1954, p. 244 et 245.

sur allèges, estima cette cour, c'est le transporteur maritime qui en demeure responsable vis-à-vis du réceptionnaire.

Par contre, le tribunal de commerce d'Alexandrie avait déclaré, dans un jugement du 21 mai 1950 [14] que le déchargement, limite du domaine d'application de la convention de Bruxelles, se plaçait au moment du débarquement sur l'allège, lequel vaut débarquement à quai. Plus récemment, le 16 janvier 1954, le même tribunal [15] décidait, tout en reconnaissant qu'un sectionnement du contrat de transport maritime serait illogique et en posant par conséquent le principe de l'unité du contrat de transport maritime, que la clause de débarquement d'office était non seulement valable, mais qu'elle créait entre le réceptionnaire et l'acconier un lien de droit qui justifiait l'action directe [16].

Il est difficile de se faire actuellement une idée de la tendance générale de la Doctrine et de la Jurisprudence égyptiennes ; tout est à faire dans ce domaine.

Section IV

LE TRANSPORT SUR ALLEGES EN DROIT GREC [17]

L'acconage sur allèges se pratique à peu près dans tous les ports grecs, dans les cas habituels [18].

La Grèce n'a pas ratifié la convention de Bruxelles de 1924 [19].

En principe, l'article 334, alinéa 2 du Code civil grec autorise implicitement le transporteur maritime à s'exonérer de responsabilité pour le transport sur allèges. L'article 334 est ainsi libellé :

14. *D.M.F.*, 1952, p. 442.

15. *D.M.F.*, 1955, p. 312, § IV.

16. V. également Tr. sommaire d'Alexandrie, *D.M.F.*, 1952, p. 443.

17. Documentation fournie par l'Institut hellénique de droit international et étranger d'Athènes.

18. Il est parfois imposé par les destructions opérées par la guerre dans les ports, ou par des règlements impératifs (manipulations du charbon dans le port du Pirée).

19. L'article 278 du Code de commerce grec, modifié par le décret-loi n° 1129 du 5 octobre 1949 stipule que le propriétaire du navire peut se soustraire à toute responsabilité (sauf celle découlant du contrat de louage de services qui le lie au capitaine et à l'équipage), en abandonnant au créancier le navire et le fret, ou bien en lui offrant la valeur du navire et le fret, ou bien encore en lui offrant le fret et une somme de 250 drachmes par tonne de jauge nette (ou 350 drachmes par tonne au cas de responsabilité découlant d'accidents de personnes). Mais le propriétaire du navire ne peut se libérer en versant une somme fixe si la créance porte sur les frais et indemnités dus à raison d'assistance et de sauvetage (art. 274 du Code de commerce grec, modifié par le décret-loi précité).

« Le débiteur est responsable de la faute des personnes qu'il emploie pour l'accomplissement de la prestation, au même titre que de sa propre faute.

» Cette responsabilité peut être limitée ou exclue d'avance, à moins que le créancier ne soit au service du débiteur, ou que la responsabilité ne découle de l'exercice d'une entreprise au sujet de laquelle l'autorité a préalablement accordé licence. »

La Jurisprudence et la Doctrine grecques semblent admettre que la clause de débarquement d'office ait pour effet de mettre fin au contrat de transport maritime, dès la livraison sous palan dans l'allège, ainsi que de faire alors de l'acconier le mandataire du réceptionnaire.

Section V

LE TRANSPORT SUR ALLEGES EN DROIT ITALIEN [20]

Le décret royal du 6 janvier 1928, qui a rendu exécutoire en Italie la convention de Bruxelles de 1924, a été converti en loi le 19 juillet 1929. Ses dispositions ont été introduites dans la législation interne italienne par la loi du 25 mai 1939, soit quelques mois après la ratification de la convention (7 octobre 1938). Les termes de la convention ont été scrupuleusement respectés dans cette loi. Enfin, les articles 275 et 277 du Code italien de la navigation règlent maintenant la responsabilité du transporteur maritime.

Il n'existe, en droit italien, aucune disposition applicable spécialement au transport sur allèges. Mais, d'une façon générale, la Jurisprudence qualifie le contrat d'acconage, même s'il y a utilisation d'allèges, soit de louage d'ouvrage, soit de louage de services, mais jamais de transport. Les règles du droit maritime ne s'appliquent donc pas au transport sur allèges.

Le moment exact de la livraison est, d'après l'opinion courante, situé au moment où la palanquée qui vient d'être déposée dans l'allège est décrochée du palan. En ce sens, la Jurisprudence italienne rejoint la nôtre. Mais des usages contraires existent dans certains ports. A Gênes, par exemple, la livraison sous palan dans l'allège n'est pas reconnue licite dans le transport de certaines marchandises déterminées.

En général, les tribunaux italiens reconnaissent à l'armateur la faculté de s'exonérer de responsabilité pour le transport sur allèges s'il y a clause de débarquement d'office au connaissement,

20. Renseignements fournis par MM. les professeurs Carlo Musto de Naples et Bruno Minoletti de Gênes.

ainsi que la recevabilité de l'action directe du réceptionnaire contre l'acconier [21]. Le tribunal de Gênes a décidé, le 3 juin 1953 [22], que l'obligation du transporteur maritime cessait au moment de la remise des marchandises à l'acconier et que, par cette délivrance, il créait un contrat de dépôt entre le réceptionnaire et l'acconier, dans l'intérêt du réceptionnaire. Le même tribunal a jugé, le 22 février 1953 [23], que l'acconier, jouant le rôle de dépositaire dans l'intérêt du destinataire des marchandises, était soumis, non aux articles 422 et 423 du Code de la navigation, mais bien aux dispositions du Code civil relatives au dépôt.

Toutes ces questions sont très controversées. Mais, dans l'ensemble, le caractère de transporteur est refusé à l'acconier sur allèges et l'action directe du réceptionnaire contre lui est admise.

Section VI

LE TRANSPORT SUR ALLEGES EN DROIT JAPONAIS [24]

L'acconage sur allèges est très souvent pratiqué au Japon. Dans les trente principaux ports, l'accostage des navires est la règle, mais les allèges peuvent être utilisées dans les cas habituels ; dans tous les autres, ces embarcations interviennent presque toujours. Le Japon possède actuellement une flottille de plus de neuf mille allèges de types divers, totalisant un tonnage d'environ 1 210 000 tonnes.

Le Japon n'a pas encore ratifié la convention internationale de Bruxelles mais un amendement du Code de commerce japonais est en préparation, en vue d'en adopter l'esprit.

La responsabilité du transporteur maritime est réglée par les dispositions du livre IV du Code de commerce. L'article 739 de ce Code stipule que, « même par convention spéciale, l'armateur ne peut pas s'affranchir de sa responsabilité pour le dommage causé par sa faute, ou par la faute grave d'un marin ou d'un autre préposé ou par l'innavigabilité du navire ». Ce texte interdit donc l'insertion de n'importe quelle clause d'irresponsabilité dans les connaissements. Cette interdiction, qui est d'ordre public, rendrait nulle la clause de débarquement d'office, tout au moins dans son sens où elle laisserait croire à la fin du transport dès la livraison sous palan.

21. A Naples, toutefois, les réceptionnaires agissent parfois directement contre l'armateur si l'acconier a été choisi par ce dernier.

22. *Rev. dir. mar.*, 1954, p. 502.

23. *Rev. dir. mar.*, 1954, p. 72.

24. Documentation fournie par l'Institut de droit comparé de la faculté de droit de Tokyo.

Le Droit japonais ne considère pas le transport sur allèges comme un transport maritime, car l'article 569 du Code de commerce précise qu' « est transporteur celui qui fait par profession le transport des marchandises ou des passagers, par terre ou sur les lacs et fleuves, dans les ports ou baies ». Or, cet article n'est pas inclu dans le livre IV qui réglemente le transport maritime. En outre, l'article 684 qui, lui, figure au livre IV, déclare que « le navire, au sens de ce code, désigne le bâtiment employé à la navigation maritime dans le but de faire des actes de commerce ». Le transport sur allèges n'est donc pas soumis aux prescriptions du livre IV.

Cependant, la Doctrine et la Jurisprudence dominantes estiment qu'on doit appliquer, par analogie, les dispositions de ce livre au transporteur sur allèges, car il ne serait pas logique de faire une distinction entre ce transport et le transport maritime.

On pense généralement, au Japon, que les limites du contrat de transport maritime sont la réception des marchandises par la compagnie, d'une part, et leur remise au destinataire, d'autre part. En conséquence, si l'acconier est désigné par l'armateur, le transport sur allèges est partie intégrante du contrat initial. Si l'acconier est choisi par le réceptionnaire ou par le chargeur, ce transport est situé en dehors du contrat ; il en est de même si une charte-partie prévoit le transport maritime *from alongside to alongside* car, dans ce cas, l'armateur peut s'exonérer de toute responsabilité pour le transport sur allèges situé à l'extérieur d'un contrat terminé ou pas encore commencé.

Enfin, si l'acconier est désigné par l'armateur, le réceptionnaire ne peut agir que contre le navire, tout au moins sur le fondement de la responsabilité contractuelle ; mais il peut actionner directement l'acconier s'il y a délit ou quasi-délit de ce dernier.

Si l'acconier est choisi par le réceptionnaire, celui-ci peut agir directement contre lui.

Section VII

LE TRANSPORT SUR ALLEGES EN DROIT LIBANAIS [25]

La responsabilité du transporteur maritime est régie par le Code maritime libanais, qui précise qu'elle commence lors de la prise en charge par l'armateur à bord du navire, pour finir au moment de la livraison dans les entrepôts du port. Le trans-

25. Renseignements fournis par M. le Président de la Chambre de commerce française au Levant, à Beyrouth.

port sur allèges à destination est donc effectué sous l'entière responsabilité de la compagnie maritime [26].

L'article 212 du Code est ainsi rédigé :

« Est nulle et de nul effet dans un connaissement ou titre quelconque de transport maritime, créé au Liban ou à l'étranger, toute clause ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire le transporteur à la responsabilité que le droit commun ou la présente loi mettent à sa charge, ou de déroger aux règles de la compétence.

» Sera considérée comme clause d'exonération la clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises ou tout autre clause de même nature. »

Le transporteur sur allèges peut être actionné par le réceptionnaire conjointement et solidairement avec le transporteur maritime. Mais la responsabilité de l'acconier n'est retenue que s'il est prouvé qu'il a reçu la marchandise en bon état et au complet.

Section VIII

LE TRANSPORT SUR ALLEGES EN DROIT NEERLANDAIS [27]

Les Pays-Bas n'ont pas encore adhéré à la Convention internationale de Bruxelles de 1924. Mais, par message royal du 26 juin 1954, la Reine a présenté aux Etats généraux deux projets de loi, dont le premier envisage l'adhésion de la Hollande à la convention, et le deuxième tend à modifier la législation interne dans le sens de la loi internationale [28].

Des dispositions prohibitives d'exonération de responsabilité du transporteur maritime existaient déjà dans le Droit néerlandais depuis une loi du 1er février 1927. Ces interdictions se limitent aujourd'hui à la période qui s'étend du début du chargement à la fin du déchargement [29]. Actuellement, le hissage et la

26. Au Liban, le transport sur allèges est inévitable pour les navires de tonnage moyen à Tripoli, ce port ne possédant pas de quais en eau profonde ; à Beyrouth, il représente environ 20 % du trafic total. La Société libanaise d'acconage bénéficie d'un monopole de fait à Beyrouth, tandis qu'à Tripoli, le mahonnage est pratiqué par un pool composé de diverses entreprises de la place.

27. Documentation fournie par M. le professeur Cleveringa, de l'Université de Leiden.

28. La réforme proposée sera promulguée prochainement.

29. Avant le 1er novembre 1952, les limites des interdictions coïncidaient avec les limites du contrat de transport maritime lui-même. La réforme de 1952 a consisté à mettre en vigueur une loi du 24 juin 1939 qui fixait leur application à la seule phase maritime du transport.

descente des palanquées semblent touchées par ces dispositions, mais l'unanimité n'est pas faite sur ce point.

L'armateur peut s'exonérer de responsabilité pour le transport sur allèges si c'est lui-même qui l'effectue. Mais si l'acconage est fait par une entreprise indépendante de l'armement, cette entreprise peut prévoir elle-même des clauses d'irresponsabilité, car le transport sur allèges est considéré comme un transport fluvial, et le régime juridique de cette dernière catégorie de transport ne comporte aucune disposition prohibitive.

La clause sous palan n'existe pas dans les connaissements néerlandais, et celle qui se trouve dans les connaissements étrangers est assimilée à la clause *langszij* (*alongside*) qui est une règle légale prévue au Code des Pays-Bas de 1924 (articles 517 *j*, 519 *k* et 520 *m* [30]). Aux termes de la clause *langszij*, le transporteur maritime doit présenter les marchandises le long du navire [31].

La question de savoir si le transport sur allèges est ou n'est pas partie intégrante du contrat de transport maritime est très controversée [32]. Il est seulement hors de doute que ce transport est régi par les règles du droit fluvial [33] si l'acconier a été choisi par le chargeur ou par le réceptionnaire (ce qui coïncide avec notre conception en droit français).

Si le transport sur allèges est un transport fluvial, quand l'acconier est choisi par l'armateur, celui-là bénéficie des dispositions de l'article 827 du Code de commerce qui édicte une prescription de six mois à compter de la délivrance des marchandises ou de l'aveu du transporteur que la marchandise ne sera pas livrée [34].

En Hollande, l'acconier n'est pas considéré comme le mandataire du réceptionnaire. La remise des marchandises entre les mains de l'acconier de la compagnie ne met pas fin au contrat de transport maritime. En conséquence, le réceptionnaire, qui n'est pas partie au contrat d'acconage, n'a pas d'action directe contre l'acconier, tout au moins sur le fondement de la respon-

30. Par suite d'une erreur typographique, le *Traité de droit maritime*, 4e éd., t. II, de M. Ripert mentionne, sous le numéro 1522 *bis*, l'article 519 *h* au lieu de 519 *k*.

31. V. Cleveringa, *Het nieuwe zeerech*, 3e éd., p. 415 et 416.

32. V. Cleveringa, *op. cit.*, p. 336 et 337.

33. Aux Pays-Bas, le transport fluvial a ses règles propres (art. 809 et suiv. du Code de commerce) et n'est donc pas assimilé, comme en France, au transport terrestre.

34. Le transport fluvial ne prévoit pas de cas légaux d'exonération de responsabilité autrement que ceux de force majeure, ni de limitation de responsabilité par colis ou unité.

sabilité contractuelle [35]. Mais l'armateur peut céder son action au réceptionnaire, même s'il ne souffre pas lui-même du dommage causé [36].

Section IX

LE TRANSPORT SUR ALLEGES EN DROIT SUEDOIS [37]

En Suède, l'acconage sur allèges est pratiqué dans plusieurs ports, mais surtout à Göteborg, où se trouve une flottille de 1 200 allèges [38].

La Suède a adhéré à la convention de Bruxelles de 1924. La loi du 18 mai 1928, modifiée par celle du 27 février 1953, en a introduit l'esprit dans la législation interne. Cette loi est d'ordre public.

En principe, l'armateur a le droit de s'exonérer de responsabilité pour le transport sur allèges, si ce transport est effectué dans l'intérêt du réceptionnaire. C'est en particulier le cas si le navire ne peut aller à quai par suite de conditions géographiques défavorables. Par contre, si le débarquement sur allèges est décidé par l'armateur dans son intérêt exclusif, pour gagner du temps par exemple, l'opinion dominante est qu'il ne peut s'exonérer pour cette phase de transport [39].

Pour M. Fr. Sejersted [40], si le connaissement ne permet pas l'emploi d'allèges, la responsabilité absolue de l'armateur subsistera. Si l'armateur, d'après les termes du connaissement, doit exécuter le transport final sur allèges fournies ou non par lui, pour faire parvenir la cargaison au lieu convenu de livraison, il semble qu'il faille considérer l'allège comme le navire et, en conséquence, maintenir la responsabilité de l'armateur pendant tout le transport sur allèges.

En droit suédois, comme en droit norvégien du reste [41], le Code maritime régit par les mêmes dispositions les transports

35. L'article 780 du Code de commerce lui accorde une action fondée sur l'idée de faute.

36. V. Cleveringa, *op. cit.*, p. 417 et notamment la note 4.

37. Documentation fournie par M. Kaj Pineus, *dispacheur* à Göteborg et par M. le professeur Knut Sejersted-Selmer de l'Université d'Oslo.

38. Les allèges s'appellent *pram* ou *laktare* si elles sont ouvertes, et *pramalda* si elles sont couvertes. Elles sont en bois et ont des formes presque carrées, légèrement effilées à l'avant seulement.

39. Cette distinction est également appliquée en Norvège.

40. *Om Haagreglene*, Oslo, 1949, p. 41.

41. La Norvège a adhéré à la Convention de Bruxelles de 1924. La loi du 4 février 1938 en a adopté les grandes lignes. Dans ce pays où l'acconage sur allèges est beaucoup plus rarement pratiqué qu'en Suède, il semble qu'en règle générale, le réceptionnaire ait une action directe contre l'acconier.

maritimes et les transports fluviaux. Le transport sur allèges lui est soumis.

Il semble que le transporteur sur allèges soit responsable à l'égard du réceptionnaire si l'acconage a été effectué dans l'intérêt de celui-ci. Dans le cas contraire, la solution est plus douteuse. La Jurisprudence scandinave n'a eu guère l'occasion de statuer sur de tels problèmes.

Section X

LE TRANSPORT SUR ALLEGES EN DROIT SOVIETIQUE [42]

En U.R.S.S., les allèges appartiennent, soit aux ports de commerce qui sont des organismes d'Etat, soit aux lignes maritimes qui sont également nationalisées et qui sont dotées de la personnalité juridique.

Quand les navires vont à quai, les manutentions sont effectuées par les engins du port ; mais s'ils ne peuvent accoster, l'embarquement est fait par le chargeur et, en général, le débarquement est à la charge du navire.

Aux termes de l'article 116 du Code de commerce maritime soviétique, le transporteur maritime est responsable des dommages ou pertes causées aux marchandises de même que du retard à la livraison, à moins qu'il ne prouve que les pertes, dommages ou retards proviennent de circonstances qui n'auraient pu être écartées par un honnête transporteur. Ce même article précise que la responsabilité du transporteur maritime commence au chargement et se poursuit jusqu'au débarquement.

Toute convention contraire aux dispositions de l'article 116 est nulle ; mais les parties peuvent convenir autrement pour la phase comprise entre la prise en charge de la marchandise par la compagnie jusqu'au chargement, ou par celle qui va du déchargement jusqu'à leur remise au destinataire.

Le transport sur allèges est régi par les règles du Droit maritime [43], c'est-à-dire par le Code de commerce maritime [44].

42. Documentation fournie par M. le professeur Orlowsky, de l'Université de Moscou.

43. En U.R.S.S., chaque mode de transport a son régime juridique particulier, à l'exception du transport par automobile.

44. D'après l'article 73 de ce code, le transporteur a l'obligation de transporter la marchandise d'un endroit à un autre, sur un navire, par voie maritime. L'article 104 prévoit qu'au cas où une charte-partie a été établie, et si le navire est dans l'impossibilité d'entrer au port de destination pour y livrer la marchandise, par suite de blocus, guerre, interdiction, glaces ou autres cas, le capitaine doit conduire son navire dans l'un des ports les plus proches, puis en avertir le char-

L'action en responsabilité du réceptionnaire est dirigée contre le propriétaire de l'allège, c'est-à-dire soit contre le port de commerce, soit contre la Compagnie maritime de l'Etat.

Section XI

LE TRANSPORT SUR ALLEGES AUX U.S.A.

Le transport sur allèges n'est qu'exceptionnellement pratiqué aux U.S.A. Cependant, en matière d'acconage en général, la Jurisprudence américaine a posé une double règle : d'une part, les règles légales ou conventionnelles du contrat de transport maritime s'appliquent depuis la prise en charge des marchandises par l'armateur jusqu'à leur délivrance au réceptionnaire (ce qui est en quelque sorte l'application de la théorie de l'unité du contrat de transport maritime) ; d'autre part, le réceptionnaire a une action directe contre l'acconier [45].

Le principe de la responsabilité de l'acconier vis-à-vis du chargeur ou du destinataire n'est pas discuté car, d'une manière générale, aux U.S.A., un *agent,* mandataire ou entrepreneur substitué demeure toujours directement responsable de ses fautes envers la victime du dommage, même si ces fautes ont été commises au cours de l'exécution d'un contrat auquel l'*agent* n'a pas été partie.

Par contre, le principe voisin de celui de l'unité du contrat de transport maritime n'est pas admis aussi catégoriquement. Un récent arrêt de la Cour fédérale du circuit de New York s'est prononcé en faveur de ce principe. Pour cette Cour, le chargement et le déchargement, ainsi que les opérations qui les précèdent ou les suivent, constituent des obligations qui incombent normalement au transporteur, et l'acconier n'agit qu'en ses lieu et place. Les limitations de responsabilité stipulées au connaissement doivent profiter, non seulement à l'armateur, mais aussi à toute personne qui intervient dans l'exécution du contrat à la place du transporteur qui se l'est légalement substitué. Il importe, conclut la Cour, de laisser aux armateurs le droit

geur en lui exposant les motifs de sa décision, et attendre ses instructions. Au cas où il lui est impossible de recevoir une réponse du chargeur dans un délai raisonnable, le capitaine est en droit de faire décharger la marchandise ou de revenir au port de départ avec les marchandises à bord, suivant ce qui sera le plus conforme aux intérêts du chargeur. L'article 104 n'est pas d'ordre public et les stipulations conventionnelles sont autorisées dans la mesure où elles sont compatibles avec le principe général de l'article 116.

45. Municipal court of the city of New York, v. *D.M.F.*, 1955, p. 251.

d'utiliser pour chaque opération de transport, les services des personnes les plus compétentes [46].

Il convient de souligner qu'en droit américain, l'acconier est considéré comme le mandataire du transporteur, et que l'armateur est tenu d'exécuter ses obligations jusqu'à la délivrance des marchandises entre les mains du destinataire. Et pourtant, ce dernier peut agir directement contre l'acconier. Cela ne peut s'expliquer que par un principe — qui n'existe pas dans notre droit — autorisant l'action directe. Le lien de droit qui la justifie ne naît pas du contrat, mais a sa source dans les rapports de fait qui s'établissent, en notre matière, entre le réceptionnaire et l'acconier.

46. V. *D.M.F.*, 1955, p. 252. Voir dans le même sens *D.M.F.*, 1953, p. 726, une décision faisant bénéficier l'acconier d'une limitation de responsabilité fixée à 500 $ par colis prévu au connaissement. Cette décision qualifie l'acconier de « mandataire du transporteur ».

CONCLUSION

Le transport sur allèges que nous venons d'étudier, s'il n'est qu'exceptionnel ou accidentel en cours de transport maritime, est inévitable dans bien des cas en début ou en fin de voyage. Il tient dans l'économie maritime une place appréciable ; plusieurs dizaines de milliers de tonnes de marchandises embarquent et débarquent chaque jour sur des allèges. Logiquement, cette importance semblerait justifier l'existence d'un statut juridique précis du transport ou tout au moins de l'acconage sur allèges, d'autant plus — et nous avons maintes fois insisté sur ce fait — que c'est entre le navire et la terre que les risques de détérioration, de perte ou de vol se multiplient.

Or, il n'en est rien. Les marchandises sur allèges, comme les marchandises sur quai du reste, sont « en quête d'un statut légal » selon l'expression du doyen Choteau. La loi internationale maritime comme notre loi interne ne s'intéressent pratiquement pas au transport sur allèges. Avant la prise en charge sous palan comme après la livraison dans les embarcations le long du navire, l'incertitude règne quant au régime juridique à appliquer. Par le jeu de la clause de débarquement d'office, les armateurs refusent la garde des marchandises dès leur dépôt dans les allèges, alors que les risques de dommages sont plus grands qu'ils ne l'ont jamais été depuis leur remise par le chargeur à la disposition de la compagnie.

La loi du 2 avril 1936, comme la convention de Bruxelles de 1924, ont voulu protéger les réceptionnaires contre les abus pouvant résulter de certaines clauses des connaissements. Mais ces interventions des pouvoirs publics dans ce domaine du Droit privé, suivant en cela le courant actuel du Droit qui tend à rétablir l'équilibre entre les parties à un contrat d'adhésion, n'ont atteint que partiellement leur objectif. Leur efficacité cesse au moment où les marchandises courent le plus grand danger, c'est-à-dire précisément au moment où la protection légale serait la plus souhaitable.

Au cours du transport maritime proprement dit, en effet, les risques qui menacent la cargaison sont relativement réduits. Les marchandises sont, en principe du moins, solidement et judicieusement arrimées et les cales fermées. Sauf dans les cas exceptionnels prévus par la loi et par la convention, ou quand survient un événement dont la brutalité et la violence lui confèrent le caractère de force majeure exonératoire de responsabilité, les dommages ne sont d'ordinaire ni fréquents, ni graves.

Les progrès de la technique moderne ont considérablement diminué les aléas des voyages par mer, et le rôle du capitaine se confond de plus en plus avec celui d'un conducteur de navire. La seule phase de transport qui conserve à peu de choses près ses risques du temps de la « marine en bois », c'est le transport sur allèges ; et c'est justement à cette phase que les tribunaux refusent le bénéfice de la tendance actuelle du Droit.

Le fait est là : l'armateur doit veiller très attentivement sur la cargaison au cours du voyage à bord, comme pendant le chargement et le déchargement. Mais à partir du moment où il la débarque dans des allèges, c'est-à-dire à partir du moment où elle sera le plus exposé à toutes sortes de périls, il peut pratiquement s'en désintéresser. Les marchandises peuvent être mouillées, cassées, tomber à la mer au cours du déplacement de l'allège, être volées ou détruites, le réceptionnaire s'adresserait en pure perte à la compagnie qui se bornerait à opposer à ses demandes de remboursement les clauses élisives de responsabilité du contrat.

D'ailleurs, pourquoi les armateurs ne profiteraient-ils pas de la faculté que leur laisse la Jurisprudence de faire cesser leur responsabilité à leur guise pourvu que ce soit après le palan du navire, lorsque la palanquée est déposée dans l'allège ? Pourquoi conserveraient-ils la garde de la marchandise pendant les opérations si délicates qui se placent en fin de contrat, et qui n'étaient déjà plus à la charge du navire dans la pratique maritime anglaise de la première moitié du XIX^e^ siècle ?

Il y a là une lacune dont les effets apparaissent, de nos jours, comme une insulte à l'équité.

Des considérations commerciales amènent cependant les armements sérieux à combler partiellement cette lacune, en refusant de se désintéresser de la marchandise lors de son séjour sur allèges, ainsi qu'ils pourraient le faire. On pourrait être tenté de croire que les compagnies maritimes n'ont qu'un souci : transporter des marchandises aux meilleures conditions de fret possibles, mais en profitant des circonstances ou des possibilités que leur laisse une législation encore particulariste pour se désintéresser de leur sort. Ceci n'est qu'une caricature de la vérité. Afin d'acquérir ou de maintenir une bonne réputation commerciale, les armateurs s'efforcent de remettre intactes entre les mains du destinataire les marchandises qui leur ont été confiées. Nous avons vu qu'une des raisons qui poussent les compagnies à choisir le transporteur sur allèges est justement de s'adjoindre la collaboration d'un entrepreneur que son travail sérieux dote d'un bon crédit parmi les réceptionnaires habituels du port de destination. La clause de débarquement d'office les met à l'abri d'inconvénients graves toujours possibles, mais tout est

mis en œuvre pour qu'elle ne soit pas appelée à jouer. Un capitaine, un agent ou un consignataire n'aime pas opposer à ses clients une clause de non-responsabilité qui pourrait les irriter. Cette conscience professionnelle des armateurs et de leurs représentants peut parfois échapper à la lecture de certaines pages de Doctrine qui ont tendance à ne mettre l'accent que sur le caractère abusif des connaissements. C'est leur faire justice que de rétablir la vérité.

Dans le domaine juridique, des considérations d'un tout autre ordre ont amené certains tribunaux et quelques auteurs à essayer de redresser une situation si manifestement injuste. La recherche de solutions pratiques les a incités à inverser le problème, c'est-à-dire, non pas à partir d'une situation juridique déterminée pour aboutir aux conséquences, mais au contraire à partir de solutions *a priori* pour en induire la nature juridique du contrat de transport sur allèges. Il n'est pas douteux que bon nombre de juristes, qui voulaient accorder aux réceptionnaires une action directe contre l'acconier tout en les mettant à l'abri des dispositions des connaissements, ont recherché une théorie susceptible de conduire à ces fins.

Cette méthode, qui consiste à prendre le problème à l'envers, est délicate à manier et peut mener fort loin. Certes, nos magistrats l'ont bien souvent utilisée avec maîtrise et ont pu ainsi pallier bien des insuffisances de la loi et justifier des solutions équitables. Mais en notre matière, il semble qu'elle n'ait pas donné les résultats attendus. Les réceptionnaires qu'il s'agit de défendre n'y ont rien gagné puisque les marchandises sont presque toujours assurées ; et ceux qui ne les assurent pas — ils sont plus nombreux qu'on pourrait le croire dans les ports secondaires de l'Union française où se pratique l'acconage sur allèges — prennent un risque en connaissance de cause sans fonder beaucoup d'espoir sur un éventuel recours contre l'armateur. Quant à la logique juridique, elle y a rarement trouvé son compte. Par contre, ces efforts ont abouti à brimer injustement le transporteur sur allèges, qui court chaque jour des risques de mer, qui travaille dans les conditions difficiles que l'on sait et qui, se voyant qualifier de titres aussi divers que surprenants, est soumis à un régime impitoyable.

Assureurs et armateurs ont abouti, à Bruxelles, à un compromis dans l'ensemble avantageux pour les deux parties, mais qui n'a nullement cherché à réserver les droits d'un troisième intéressé, généralement trop modeste pour faire entendre sa voix : l'entrepreneur d'acconage sur allèges. Parallèlement, la Doctrine et la Jurisprudence semblent ne se soucier que de deux intérêts en présence : d'une part, un armateur invulnérable grâce à la vertu d'un prétendu accord de volonté du chargeur

et de la compagnie, et aux imperfections inévitables d'un vaste compromis international, d'autre part un réceptionnaire ou son assureur qui n'accepte plus de subir l'effet des clauses draconiennes des connaissements. Il est certain que l'acconier sur allèges, selon cette tendance, fait les frais de la réforme de 1936.

Ceci nous amène à penser que cette Doctrine et cette Jurisprudence n'ont pas utilement œuvré en faisant preuve d'autant d'imagination. Certes, leur bonne foi ne saurait être mise en doute. Nous croyons plutôt qu'elles n'ont pas vu l'aspect pratique du problème de l'acconage. Ce manque de réalisme se manifeste surtout à propos de l'acconage sur allèges.

Tout au long de notre étude, nous avons essayé de montrer que l'acconage des navires à quai et l'acconage des navires mouillés en rade ou même amarrés sur coffres, sont deux opérations bien différentes, alors que l'on s'accorde généralement pour estimer qu'elles constituent des opérations de même nature. La plupart des arguments avancés pour attaquer la thèse de l'acconage-transport ne valent plus pour la manutention sur allèges. La théorie de l'unité du contrat de transport maritime, fondée sur une certaine unité économique du contrat, qui a pu paraître un peu artificielle à certains esprits, nous paraît au contraire très solide dès que les allèges interviennent. Il n'y a rien d'artificiel dans cette affirmation que le navire qui n'accoste pas un quai n'a pas terminé son voyage, et qu'il reste encore aux marchandises un dernier parcours à couvrir pour arriver à destination. Cette fois, ce n'est plus une idée d'unité économique qui justifie la théorie, mais bien quelque chose de réel et d'évident. Si sectionnement il y a, il ne peut être envisagé avant que la cargaison ne soit rendue sur la terre ferme.

La convention de Bruxelles, ainsi que notre loi de 1936, édictent des prescriptions qui sont pratiquement inapplicables sur allèges. Nous y voyons la preuve du caractère à son tour artificiel du sectionnement du contrat de transport maritime, dès la remise sous le palan du navire, dans l'hypothèse qui est la nôtre. La contradiction dans le domaine juridique se traduit inéluctablement par une contradiction dans les faits qui est particulièrement manifeste à propos de la prise des réserves le long du bord.

Cette contradiction dans les faits, preuve incontestable que le voyage maritime n'est pas terminé en rade, se constate aussi bien quand l'acconier jouit d'un monopole que si l'acconier est libre ; et c'est pour cela que, malgré les différences qui existent entre ces deux catégories d'entrepreneurs, nous n'avons pas admis de solutions différentes pour les uns et pour les autres.

Or, dénaturer ou méconnaître les faits est particulièrement dangereux en matière maritime comme en matière commerciale

en général. Ici comme là, le Droit doit être au service de l'économie ; il s'accommode mal de constructions subtiles qui ne s'imposent pas. En présence d'une lacune de la loi il faut, dans ce domaine, chercher à la combler avec le souci constant de faciliter le commerce maritime. La défense de certains intéressés ne doit passer qu'au second plan, surtout quand il s'agit de sauvegarder les droits d'une partie au détriment d'une autre partie économiquement beaucoup plus faible. C'est pour cela que la théorie de l'unité du contrat de transport maritime a rendu de si précieux services. Peut-être simplifie-t-elle un peu les choses, en passant rapidement sur certains détails, mais elle a l'avantage d'être commode et de donner, dans l'ensemble, satisfaction aux parties en cause, tout en restant conforme à l'intention commune réelle des signataires de connaissements. Elle illustre ce que nous affirmions plus haut, à savoir qu'une théorie jurisprudentielle, en matière commerciale, doit faciliter l'économie avant de s'attacher à certains détails. Qu'on le veuille ou non, le transport maritime n'est pas terminé quand les marchandises sont déposées dans les allèges, le long du bord. La raison d'être du transport maritime, c'est de déplacer des marchandises entre deux points situés à terre. Si le réceptionnaire ne vient pas lui-même prendre la marchandise sous le palan du navire, les obligations de l'armateur ne peuvent s'éteindre avant qu'elle ne soit arrivée sur quai.

La faiblesse du raisonnement qui tend à montrer que le transport sur allèges se situe à l'extérieur du contrat de transport maritime initial, se manifeste tout spécialement dans l'appréciation de la volonté du chargeur. On s'est appuyé à la fois sur le caractère de contrat d'adhésion du connaissement pour affirmer qu'il faut protéger le réceptionnaire, et sur une volonté du chargeur de faire cesser le contrat avant le terme normal. N'y a-t-il pas là une contradiction ? Ou bien le chargeur et l'armateur ont la volonté commune de donner effet aux différentes clauses, auquel cas il n'y a pas lieu de protéger spécialement le réceptionnaire, ou bien la volonté du chargeur a été viciée et il faut alors intervenir en faveur du réceptionnaire et refuser de voir, dans la clause de débarquement d'office, autre chose qu'une faculté que la loi laisse à l'armateur de s'exonérer de responsabilité dès la livraison sous palan.

Le système que nous avons proposé et qui est d'ailleurs admis par une fraction notable de la Doctrine et de la Jurisprudence, correspond à une interprétation objective des faits : le transporteur maritime conserve son obligation de livrer alors que la marchandise est encore sur allèges, de même qu'il avait déjà cette obligation alors qu'elle s'y trouvait avant le chargement. S'il est regrettable que cette phase du transport expose le récep-

tionnaire aux effets des clauses du connaissement, pourquoi les tribunaux n'estiment-ils pas que la loi de 1936 s'applique au transport sur allèges ? Il suffirait pour cela qu'à l'instar des juges consulaires bordelais de 1953, ils interprètent à la lettre la formule de l'article premier de la loi qui, à ne pas en douter, exige la livraison au destinataire pour cesser de s'appliquer. Peut-être pourrait-on plutôt parler de « livraison sous le palan de l'allège » bien que ces embarcations ne comportent pas d'engins de levage ? Nous ne croyons pas que l'on puisse aller si loin, puisque le critère adopté par la Jurisprudence française comme par les tribunaux étrangers est le lien matériel qui unit la cargaison au navire pour juger qu'elle n'a pas encore été livrée sous palan. Si l'on voulait placer le transport sur allèges dans le domaine de la protection légale du réceptionnaire, il serait plus simple d'exiger la livraison à terre, seul endroit où la remise « au destinataire » est matériellement possible.

Cette solution serait simple et logique, mais elle mettrait l'armement français dans une position défavorable par rapport à ses concurrents. Aussi, vaudrait-il mieux qu'une nouvelle convention internationale revînt sur le déplorable sectionnement du régime juridique de Bruxelles, en recherchant un statut précis, applicable depuis la remise des marchandises par le chargeur à la disposition de la compagnie jusqu'à la livraison entre les mains du destinataire réel. Mais la chose est-elle possible ? Il est permis d'en douter. Les armateurs n'accepteront pas volontiers de céder plus qu'ils ne l'ont fait en 1924, d'autant plus que les représentants des autres pays contractants feront justement remarquer que, chez eux, le transport sur allèges n'a pas soulevé autant de difficultés qu'en France. La rapide étude que nous avons faite sur quelques législations nous a montré qu'en effet, ce problème a soulevé beaucoup moins de passion à l'étranger que chez nous. La Législation et la Jurisprudence anglaises, si réalistes en matière maritime, nous en ont donné l'exemple. Outre-Manche, la question peut se poser de savoir si l'armement est ou n'est pas responsable du transport sur allèges, mais il est évident que ce transport s'intègre dans le contrat principal.

Aussi serait-il plus sage d'espérer que nos législateurs donneront un jour au transporteur sur allèges un statut juridique précis, qui ménagerait de justes motifs d'exonération pour certains faits de la mer, mais qui mettrait les réceptionnaires à l'abri des clauses systématiquement élisives de responsabilité. Le transporteur maritime, seul en cause à l'égard du réceptionnaire, appellerait l'acconier en garantie chaque fois qu'un cas légal d'irresponsabilité ne pourrait être opposé au destinataire. Des réserves prises le long du bord permettraient de situer les dommages, suivant des règles à débattre entre armateur et acco-

nier ; et, dans les cas douteux, un arrangement amiable interviendrait sur les bases d'un intérêt réciproque. Le rapport de mer du transporteur sur allèges pourrait, comme cela se pratique aux Antilles, déterminer le caractère précis de l'événement de mer invoqué.

En attendant une telle réforme, nous croyons qu'une stricte application de la théorie de l'unité du contrat de transport maritime, avec la mise en jeu des articles 433 et 435 du Code de commerce pour le transport sur allèges, serait la meilleure formule. Les réceptionnaires n'y perdraient rien puisqu'ils sont assurés. Quant à leurs assureurs, ils n'y perdraient pas grand-chose, car la proportion de dommages qu'ils doivent rembourser par rapport à la valeur globale des marchandises assurées est infime et, de toute manière, les primes sont calculées en fonction des risques. La moindre surprime pour transbordement sur allèges — ou la moindre augmentation de surprimes existantes — ne grèverait que fort peu les marchandises. Enfin, l'acconier ne serait plus victime de la situation injuste que l'on connaît. Il continuerait à travailler de manière à donner satisfaction à son client, l'armateur, ou aux usagers s'il détient un monopole. Toute négligence de sa part engagerait sa responsabilité et point ne serait besoin pour cela d'invoquer d'autres principes que ceux que la pratique maritime n'a pas manqué de créer.

Vu : *Le Doyen,*
A. GARRIGOU-LAGRANGE.

Vu : *Le Président de la thèse,*
M. de JUGLART.

Vu et permis d'imprimer :
Bordeaux, le 13 janvier 1955,
Le Recteur : E. DELAGE.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES ET NOTES DE DOCTRINE

Par noms d'auteurs.

BARBEY (C.). — *Les Agents terrestres de la navigation maritime,* Paris, Sirey, 1947.

BAYARD (M.). — *Dictionnaire des transports maritimes.*

BAYSSIÈRE (R.). — *Le Droit commercial maritime du Maroc français,* thèse, Bordeaux, 1934.

BÉRARD (G.). — *Les Entreprises de manutention dans les ports maritimes,* thèse, Aix, 1950.

BERTRAND DE LA GRASSIÈRE (P.). — « La nature juridique des opérations de manutention et de livraison des marchandises », *D.M.F.,* 1953, p. 491 et suiv.

BONAN (J.). — *L'Acconier-Dépositaire,* Casablanca, 1943.

CAILLE (M.). — *Le Statut juridique des acconiers : Casablanca.*

CHOTEAU (A.). — « Les marchandises à quai en quête d'un statut légal », *D.M.F.,* 1950, p. 315.

CLEVERINGA (M.). — *Het nieuwe Zeerecht,* 3e édition.

COLIN et CAPITANT. — *Cours élémentaire de droit civil,* t. II, 10e édition.

DOMAT (F.). — *Etude sur le transport des vins en vrac,* 1950.

EMO (P.). — « Le transport des vins d'Algérie par navires-citernes », *D.M.F.,* 1950, p. 55.

— « En parcourant la jurisprudence maritime », *J.C.P.,* 1953-I-1083.

FROMAGEOT (M.). — « Des clauses des connaissements relatives au déchargement sur allèges », *Annales de droit commercial,* 1897, p. 483 et suiv.

FRAIKIN (G.). — « Le statut des wharfs devant la cour d'appel de Paris », *D.M.F.,* 1954, p. 127 et suiv.

GEORGIADES (M.). — Note sous Tr. comm. Seine, 8 juillet 1954, *D.M.F.,* 1954, p. 680.

GRANDMAISON (J. de). — « Le contrat de transport maritime », *D.M.F.,* 1951, p. 55.

HUVELIN (P.). — *Droit commercial romain.*

JAUFFRET (E.). — « L'intervention de l'acconier lors de la réception des marchandises transportées par mer », *D.M.F.,* 1951, p. 367 et suiv.

JEAN-RENARD (M.). — « Charte-partie et connaissement », *D.M.F.,* 1955, p. 3 et suiv., p. 67 et suiv.

JOSSERAND (L.). — *Les Transports,* 2e éd., Paris, 1926.

JUGLART (M. de). — « Le statut juridique de l'acconier », *J.C.P.*, 1949-I-749.
— « Le transport maritime des vins en vrac devant la Jurisprudence », *J.C.P.*, 1953-I-1115.
— « Le contrat de transport maritime et les tiers », *D.M.F.*, 1953, p. 3 et suiv.
— Note sous cour de Paris, 6 juin 1952, *J.C.P.*, 1953-J-7390.
— Note sous cour de Paris, 5 mai 1954, *J.C.P.*, 1954-J-8370.
— « Les réserves de l'article 2 de la loi du 2 avril 1936 », *D.M.F.*, 1953, p. 304 et suiv., p. 363 et suiv.
— Voir : « Protestations, réserves et actions en justice contre le transporteur à l'arrivée de la marchandise », *D.M.F.*, 1955, p. 131 et suiv., 195 et suiv., 259 et suiv.
JUGLART (M. de) et CHASSERIAUX. — « Chronique de droit maritime et aérien », *Rev. trim. de dr. com.*, 1952, p. 418 et suiv.
LABORDE-LACOSTE (M.). — *Exposé méthodique de droit civil*, 1947, t. II.
LABRUSSE (S. de). — *Politique du cabotage en Indochine*, Saïgon, 1950.
LUREAU (P.). — « L'action de l'assureur contre le transporteur maritime », *D.M.F.*, 1952, p. 3 et suiv.
— Article dans *L'Informateur* du 28 février 1955 (sur le wharf de Cotonou).
MARAIS (G.). — *Les Transports de marchandises par mer et la Jurisprudence* (loi du 2 avril 1936), Paris, 1948.
— *Les Transports internationaux de marchandises par mer.*
— « Du statut des chartes-parties sous l'empire de la convention internationale du 25 août 1924 », *Dor.*, 40, p. 1.
MAUREL. — *Théorie générale des avaries communes*, thèse, Paris, 1903.
NAQUET (E.). — Note sous Cass. civ., 20 décembre 1911, *S.*, 1914-1-297.
PÉQUIN (S.). — *Chargement et déchargement des marchandises transportées par mer.* Paris, 1954.
PLANIOL et RIPERT. — *Traité élémentaire de droit civil*, t. II.
PRODROMIDES (M.). — « De l'action directe du destinataire contre l'acconier », *D.M.F.*, 1953, p. 671 et suiv.
— Jurisprudence commerciale : « Examen de la jurisprudence relative aux acconiers », *L'Informateur* du 16 avril 1951.
RAMARONY (J.-B.). — « L'article 435 du Code de commerce a-t-il été abrogé ? », *D.M.F.*, 1952, p. 516 et suiv.
RIPERT (G.). — *Traité de droit maritime*, 4e éd., t. II et III.
— *Droit commercial*, 1948 et 1951.
— « La responsabilité du transporteur maritime d'après la loi du 2 avril 1936 », *D.M.F.*, 1949, p. 3 et suiv.
— « Le sectionnement du contrat de transport maritime », *D.M.F.*, 1950, p. 471 et suiv.
— Note sous *R.I.D.M.*, XXXIV, 101.
— — — *D.*, 1947-J-381.
— — — *D.*, 1948-J-315 et 553.
— — — *D.M.F.*, 1949, p. 411.
— — — *D.M.F.*, 1950, p. 629.
RONDEAU (J.). — *Transports par chartes-parties*, 1939.
ROBERT (H.). — Note sous cour de Madagascar, 26 novembre 1952, *D.M.F.*, 1953, p. 326.

RODIÈRE (R.). — « La nature juridique du contrat de déménagement », *J.C.P.*, 1951-1-917.
ROUSSEL (M.). — « Le statut juridique des wharfs », *D.M.F.*, 1951, p. 419 et suiv.
SOLUS (H.). — *De l'action directe*, thèse, Paris, 1914.
SAUVAGE (F.). — *Manuel pratique du transport des marchandises par mer*, Paris, 1926.
— *Id.*, nouvelle édition, 1955.
— *La Législation nouvelle sur les transports maritimes de marchandises*, Paris, 1937.
— « L'action directe de l'entrepreneur de déchargement ou acconier dans le transport maritime des marchandises », *Gaz. Pal.*, 1951, 2, doctrine, 52/53.
SCAPEL (P.). — *La Nouvelle Législation sur les transports des marchandises par mer*, Paris, 1936.
SCRUTTON (T.-E.). — *The Contract of affreightment as expressed in charter-parties and bills of lading*, 15e éd., Londres, 1948.
SEJERSTED (Fr.). — *Om Haagreglene*, Oslo, 1949.
THOMAS (A.). — *Les Acconiers*, thèse, Aix, 1923.
TOUJAS (G.). — « De la prescription en matière commerciale », *J.C.P.*, 1949-I-748.
VILLENEAU (J.). — Note sous cour de Poitiers, 6 décembre 1951, *D.M.F.*, 1952, p. 249.
VIN-VIAL (H.). — *De la responsabilité du transporteur maritime et de l'acconier pour les dommages à la marchandise à terre*, thèse, Aix, 1946.
WOLFF (L.). — « Le contrat d'acconage et le principe de l'unité du transport maritime », *D.M.F.*, 1951, p. 315 et suiv.
— « L'acconier n'est pas un transporteur », *D.M.F.*, 1952, p. 171 et suiv.
— Note (B) sous Paris, 6 juin 1952, *D.M.F.*, 1953, p. 537.

REVUES ET RECUEILS

(avec abréviations).

Annales de droit commercial.
D. : Recueil Dalloz.
D.P. : Dalloz périodique.
D.H. : Dalloz hebdomadaire.
Dor. : Revue de droit maritime comparé (de 1922 à 1940).
Dor. sup. : Le Droit maritime français (supplément à la revue *Dor.*) jusqu'en 1947.
D.M.F. : Le Droit maritime français (à partir de 1947).
Gaz. Pal. : Gazette du Palais.
Gaz. tr. mar. (ou *G.T.M.*) *: Gazette des tribunaux du Maroc.*
L'Informateur.
J.C.P. : Juris-classeur périodique (ou *Semaine juridique*).
J.O. : Journal officiel.
J.P.A. : Jurisprudence du port d'Anvers.
Lloyds Law Report.
Rec. Nantes.
Rec. Havre : Jurisprudence commerciale du Havre.
Rec. Marseille ou *Journ. Marseille.*
R.I.D.M. : Revue internationale de droit maritime (jusqu'en 1922).
Rev. Scapel : Revue de droit français commercial, maritime et fiscal.
Rev. tr. de dr. comm. : Rev. trimestrielle de droit commercial.
Rev. dir. mar. : Revue de droit maritime italien.
S. : Recueil périodique de jurisprudence de Sirey.

TABLE ALPHABETIQUE DES MATIERES

Abidjan, 2, 9.
Abrogation (des art. 433 et 435), 117 et suiv.
Accidents, 62 et suiv.
Acconage (définition), 33.
Acconage (description), 37.
Acconage (historique), 33.
Acconage-mandat, 79 et suiv., 95 (voir également : mandat).
Acconage-transport, 87 et suiv., 94.
Acconage-transport maritime, 90.
Acconage-transport fluvial, 92.
Acconage-transport mixte, 132.
Accord de volonté, 79.
Action directe (acconiers libres), 100.
Action directe (acconiers à monopoles), 139.
Affrètement à temps, 142.
Affrètement au voyage, 143 et suiv.
Agadir, 2, 11.
Agent (aux U.S.A.), 200.
Alger, 11.
Allèges (diverses sortes), 23.
Anglais (Droit), 187.
Arrimage (description), 40.
Arrimage (régime juridique), 58.
Arrimage (procès-verbal d'), 58.
Arrimeur légal (théorie de l'), 58.
Arrimeurs-jurés, 58.
Articles 103 et suivants du Code de commerce, 117 et suiv.
Articles 433 et 435 Code de Commerce, 117 et suiv.
Arrêtés (caractère réaliste), 139.
Arrêtés (caractère autoritaire), 139.
Arrêté viziriel (du 16 déc. 1916), 124, 179.
Assurances, 149.
Avaries, 44 et suiv., 84.
Avaries communes, 159 et suiv.
Bandjermassin, 8.
Barcasses (du Maroc), 27.
Barges (de Londres), 15.
Barres (de sable), 6.
Barres (de corail), 7.
Bathurst, 11.
Belge (droit), 189.
Beyrouth, 18.
Boats (de la Côte d'Afrique), 27.
Bordereau de réserves, 45.
Bornéo, 8.
Brésil (ports du), 11.
Bulletins de recherche, 42.

Cale (manipulations en), 58 et suiv.
Carence (du réceptionnaire), 72.
Cargo-plan, 37.
Casablanca, 178.
Catamarans (de Pondichéry), 27.
Célèbes, 11.
Citernes (allèges), 55.
Chalands, 24.
Champ d'application : V^e^ Domaine.
Chargement (description), 39 et suiv.
Chartes-parties, 142 et suiv.
Chattes, 23.
Chelingues (de Pondichéry), 13, 27.
Choix (de l'acconier), 66 et suiv.
Clause d'allèges, 150.
Clause alongside, 53, 73.
Clause de débarquement d'office, 70.
Clause de débarquement d'office, (textes), 70.
Clause de débarquement d'office, (effets), 72 et suiv.
Clause de débarquement d'office, (conditions de validité), 72.
Clause langszij, 197.
Clause sous-palan, 53.
Colombo, 11.

Commissionnaire de transport, 94.
Comparé (droit), 177 et suiv.
Compradore, 183 et suiv.
Conflits (de lois), V° International (droit).
Connaissements (difficultés d'interprétation), 146 et suiv.
Contrat (d'adhésion), 52, 78.
Contrat de dépôt, 97.
Contrat (d'entreprise), 98 et suiv.
Contrat innomé, 99.
Contrat (de louage de services), 95 et suiv.
Contrat de mandat, V° mandat.
Contrat de transport (acconage), 87 et suiv.
Contrat *sui generis*, 99.
Convention de Bruxelles de 1924, 52.
Convention de Bruxelles (champ d'application, 168 et suiv.
Cotonou, 8, 127, 134.
Coût d'exploitation des navires, 17.

Dahir du 31 mars 1919, 181.
Débarquement (description), 40.
Débarquement d'office, V° clause.
Débarquement par le large, 21.
Délais (dommages non apparents), 84.
Délégation, 106.
Dépôt, V° contrat de dépôt.
Désarrimage, 59, 69.
Descente des palanquées, V° palanquées.
Description des opérations d'acconage, 37 et suiv.
Désignation (de l'acconier), 66.
Diégo-Suarez, 18.
Djakarta, 11, 14.
Djibouti, 11.
Domaine de la loi de 1936, 50 et suiv.
Domaine de la Convention de Bruxelles, 168 et suiv.
Dông-Hôi, 6, 7, 12.

Echouage, 22.
Echouement, 22.
Egalisation des cales, 21.
Egyptien (Droit), 191.
Elingues, 39.
Embarquement, v. chargement.
Encombrement des quais, 16.
Engins de bord, 62.
Etat différentiel, 115.

Farafangana, 7.
Faute commerciale, 58.
Faute nautique, 58.
Feuilles d'allèges, 45.
Fins de non-recevoir, 117 et suiv.
Force majeure (Houle sur rade), 60.
Fort-Dauphin, 26.
Fort-de-France, 6.

Gabarres, 26.
Garde juridique du navire, 62.
Gênes, 11, 15.
Gestion d'affaires, 133.
Göteborg, 11, 198.
Grand-Bassam, 9.
Grec (droit), 192.
Grues flottantes, 55, 62.

Haïphong, 14, 15.
Hambourg, 3.
Hissage des palanquées, V° palanquées.
Hong-Kong, 19.
Houle, 60.

Incendie, 75.
International (Droit), 163 et suiv.
Indochine (acconage en), 183.
Indonésie (ports de l'), 5, 19.
Italien (droit), 193.

Jaffa, 18.
Japonais (droit), 194.
Japon (ports du), 11.
Java (ports de), 5, 11.
Jonques, 27.

Kotka, 21.

Lattaquie, 11.
Libanais (droit), 195.
Liquides en vrac (transport des), 55.
Lisbonne, 18.
Livraison, 42.
Loi du 2 avril 1936, 52 et suiv.
Lome, 8, 127.
Londres, 3, 15, 188.

Louage de services, v. Contrat (de louages de services).
Louage d'ouvrages, v. Contrat (d'entreprise).

Madras, 9.
Mahonnes, 23.
Makatea, 28.
Manakara, 7, 25.
Mananjary, 7.
Mandat (acconier mandataire de l'armateur), 95.
Mandat (acconier mandataire du destinataire), 79 et suiv.
Mandat (substitution de), 102 et suiv.
Manutention marocaine, 179.
Marchandises dangereuses, 14.
Marchandises pondéreuses, 15.
Maroc, 178 et suiv.
Marseille, 15, 20.
Matériel de manutention, 62.
Mazagan, 5, 124.
Mogador, 5, 124.
Monopole (acconiers à), 123 et suiv.
Monopoles de droit, 123.
Monopoles de fait, 124.
Monopole des wharfs (caractère non obligatoire), 127, 134.
Morondava, 6, 7, 26.
Mouille 61.

Nature juridique du contrat d'acconage :
Acconier choisi par l'armateur, 93 et suiv.
Acconier choisi par destinataire ou chargeur, 86 et suiv.
Acconier à monopole, 130 et suiv.
Néerlandais (droit), 196.
Novation, 106.

Opérations d'acconage (description des), 37.

Palan (livraison sous), 53 et suiv.
Palanquées (hissage), 40, 41, 60.
Palanquées (descente), 40, 41, 60.
Paniers (embarquement et débarquement des passagers par), 9.
Phnom-Penh, 23.
Plan de chargement, v. Cargo-plan.
Plates, 23.
Pointage, 43.
Pointage à la baguette, 46.
Pointe à quai (accostage), 15.
Pondichéry, 2, 13.
Pontianak, 8.
Pontée (chargements en), 60.
Pontons, 23.
Port-Bouët, 9.
Port-Gentil, 2, 23.
Prescriptions, 117 et suiv.
Présomption de non-faute, 81.
Présomption de perte à quai, 51.
Présomption de perte en mer, 118.
Présomption de bon arrimage, 58.
Priorités de déchargement, 16.

Rabier (loi), 79, 92.
Règles d'York et d'Anvers, 161 et suiv.
Rio-de-Janeiro, 18, 22.
Réserves, 112 et suiv.
Réserves (à l'embarquement), 113.
Réserves (au débarquement), 114.
Réserves (bordereau), v. Bordereau.
Ruptures d'apparaux, 63.

Saïgon, 18, 20.
Sectionnement du contrat de transport maritime, 50, 65, 82 et suiv.
Semarang, 5.
Solvabilité de l'acconier, 69.
Sous-palan (clause), v. clause.
Sous-palan (livraison), 53.
Soutage des navires, 21.
Soviétique (droit), 199.
Stevedores, 33, 121.
Stipulation pour autrui, 105, 132 et suiv.
Substitution de mandat, v. mandat.
Suédois (droit), 198.
Surestaries, 73.

Tableau (allèges en), 12.
Tamatave, 126.
Tanger, 18.
Taxes (à éviter), 18.
Tourane, 3, 4, 19, 25.
Transbordements, 157.
Transport (acconage) v. acconage.
Transports successifs, 94, 103.
Travaux publics au Maroc, 124. 179.

Union française (Acconage dans les ports de l'), 46.
Unité du contrat de transport maritime, 51, 65, 81 et suiv.
U.S.A. (Droit des), 200.
Utilisation des allèges, 2.
Valence, 19.
Vénézuela, 22.
Volonté des parties (accord de), v. accord de volonté.
Voyage des allèges, 38, 42.
Vridi (Canal de), p. 10.
Wharfs, 8, 127.

TABLE ANALYTIQUE DES MATIERES

INTRODUCTION 1

Section I. — Quand utilise-t-on les allèges ? 2

Sous-Section I. — Utilisation des allèges résultant de conditions géographiques et portuaires 4

1. Etat lagunaire des abords des ports 4
2. Présence de barres 6
3. Manque d'eau le long des quais 10
4. Absence d'infrastructure portuaire 12

Sous-Section II. — Utilisation des allèges résultant de règlements ou d'usages 13

Sous-Section III. — Utilisation des allèges résultant de la recherche d'un meilleur rendement 16

1. Encombrement des quais 16
2. Frais et taxes à éviter 18
3. Acheminement des marchandises vers un point voisin accessible par voie d'eau 20
4. Débarquement par le large 21

Sous-Section IV. — Utilisation des allèges pour remettre à flot un navire échoué 22

Section II. — Diverses sortes d'allèges 23

Sous-Section I. — Allèges destinées à naviguer en eau calme 23

a) Plates, mahonnes 23
b) Chalands 24
c) Gabarres des Antilles 26

Sous-Section II. — Allèges destinées à naviguer en eau agitée 26

PREMIERE PARTIE

LE TRANSPORT SUR ALLEGES, MODE DE REALISATION DE L'ACCONAGE.

TITRE PREMIER. — DESCRIPTION SUCCINCTE DES OPERATIONS D'ACCONAGE EFFECTUEES PAR LE TRANSPORTEUR SUR ALLEGES 37

TITRE II. — PROBLEMES JURIDIQUES SOULEVES PAR L'ACCONAGE SUR ALLEGES, ACCESSOIRES D'UN CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME CONSTATE PAR CONNAISSEMENT 49

CHAPITRE PREMIER. — LE TRANSPORT SUR ALLÈGES EST-IL SOUMIS A LA LOI DU 2 AVRIL 1936 ? 50

CHAPITRE II. — ETUDE DES PROBLÈMES JURIDIQUES CONCERNANT LES OPÉRATIONS FAITES PAR L'ACCONIER MAIS RÉGIES PAR LA LOI DU 2 AVRIL 1936 57

Section I. — Arrimage et désarrimage en cale du navire 58

Section II. — Manipulations diverses dans la cale ou sur le pont 59

Section III. — Hissage et descente des palanquées 60

CHAPITRE III. — ETUDE DES PROBLÈMES JURIDIQUES CONCERNANT LES OPÉRATIONS FAITES PAR L'ACCONIER EN DEHORS DU DOMAINE D'APPLICATION DE LA LOI DU 2 AVRIL 1936 65

Section I. — Qui désigne l'acconier ? 66

Section II. — La clause de débarquement d'office 70

Sous-Section I. — La clause de débarquement d'office met fin au contrat de transport maritime 78

Sous-Section II. — La clause de débarquement d'office ne met pas fin au contrat de transport maritime . 81

Section III. — Nature juridique du contrat d'acconage sur allèges et ses conséquences 85

Sous-Section I. — Nature juridique du contrat d'acconage sur allèges et ses conséquences dans l'hypothèse où l'acconier est choisi par le propriétaire de la marchandise 86

a) Nature juridique du contrat dans cette première hypothèse 86

b) Conséquences de cette nature juridique 92
1. Application des articles 103 et suivants du Code de commerce 92
2. Action directe 93

Sous-Section II. — Nature juridique du contrat d'acconage sur allèges et ses conséquences dans l'hypothèse où l'acconier est choisi par l'armateur ou son représentant 93

a) Nature juridique du contrat dans cette deuxième hypothèse 93
1. Conceptions se rattachant à l'idée d'indépendance de l'acconier par rapport à l'armateur 94
2. Conceptions se rattachant à l'idée de dépendance de l'acconier par rapport à l'armateur 95
3. Conceptions plus larges 98

b) Conséquences de cette nature juridique 100
1. Problème de l'action directe 100
α Il n'y a pas de clause de débarquement d'office au connaissement 101
β Il y a la clause de débarquement d'office au connaissement 103
2. L'application des articles 433 et 435 au transport sur allèges 111
Réserves 112
Fins de non-recevoir et prescriptions applicables 117

Sous-Section III. — Nature juridique du contrat d'acconage sur allèges et ses conséquences dans l'hypothèse où l'acconier est bénéficiaire d'un monopole. 123

a) Généralités 123
1. Monopoles de droit 123
2. Monopoles de fait 124
α Monopoles de fait d'entreprises libres ... 124
β Monopoles de fait d'entreprises privées avec intervention de l'Etat 125
δ Monopoles de fait attribués à des services publics 126
Wharfs de la Côte occidentale d'Afrique .. 127

b) Nature juridique du contrat de transport sur allèges dans le cas d'un monopole de fait 130

c) Conséquences de la nature juridique du contrat d'acconage à monopole 137

TITRE III. — PROBLEMES JURIDIQUES SOULEVES PAR L'ACCONAGE SUR ALLEGES, ACCESSOIRE D'UN TRANSPORT MARITIME AYANT FAIT L'OBJET D'UNE CHARTE-PARTIE 141

CHAPITRE PREMIER. — AFFRÈTEMENT A TEMPS 142

CHAPITRE II. — AFFRÈTEMENT AU VOYAGE 143

CHAPITRE III. — DIFFICULTÉS D'INTERPRÉTATION AU CAS DE DÉLIVRANCE DE CONNAISSEMENTS 146

TITRE IV. — ASSURANCE DES MARCHANDISES TRANSPORTEES PAR L'ACCONIER SUR ALLEGES 149

DEUXIEME PARTIE

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES SUR ALLEGES EFFECTUE EN COURS DE TRANSPORT MARITIME.

TITRE PREMIER. — TRANSBORDEMENTS 157

TITRE II. — AVARIES COMMUNES 159

TROISIEME PARTIE

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES SUR ALLEGES SUR LE PLAN INTERNATIONAL.

TITRE PREMIER. — LE TRANSPORT SUR ALLEGES EN DROIT INTERNATIONAL 167

CHAPITRE PREMIER. — PORTÉE D'APPLICATION DE LA CONVENTION DE BRUXELLES DU 25 AOUT 1924 168

CHAPITRE II. — LE TRANSPORT SUR ALLÈGES SOUS L'EMPIRE DE LA CONVENTION DE BRUXELLES 173

TITRE II. — LE TRANSPORT SUR ALLEGES EN DROIT COMPARE 177

CHAPITRE PREMIER. — LE TRANSPORT SUR ALLÈGES AU MAROC ET EN INDOCHINE 178

Section I. — Le transport sur allèges au Maroc 178

Section II. — Le transport sur allèges en Indochine : le Compradorat 183

CHAPITRE II. — LE TRANSPORT SUR ALLÈGES DANS QUELQUES LÉGISLATIONS ÉTRANGÈRES 187

Section I. — Le transport sur allèges en droit anglais .. 187

Section II. — Le transport sur allèges en droit belge 189
Section III. — Le transport sur allèges en droit égyptien . 191
Section IV. — Le transport sur allèges en droit grec 192
Section V. — Le transport sur allèges en droit italien ... 193
Section VI. — Le transport sur allèges en droit japonais . 194
Section VII. — Le transport sur allèges en droit libanais .. 195
Section VIII. — Le transport sur allèges en droit néerlandais 196
Section IX. — Le transport sur allèges en droit suédois .. 198
Section X. — Le transport sur allèges en droit soviétique 199
Section XI. — Le transport sur allèges dans le droit des U.S.A. 200

CONCLUSION 203

BIBLIOGRAPHIE 213

REVUES ET RECUEILS (avec abréviations) 216

TABLE ALPHABÉTIQUE DES MATIÈRES 217

TABLE ANALYTIQUE DES MATIÈRES 221

IMPRIMERIE BIERE
18-22, rue du Peugue
BORDEAUX

1306 - Numéro imprimeur : 659
Dépôt légal : 2 trimestre 1958.